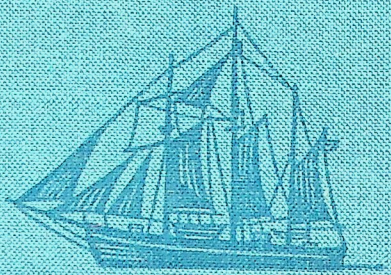
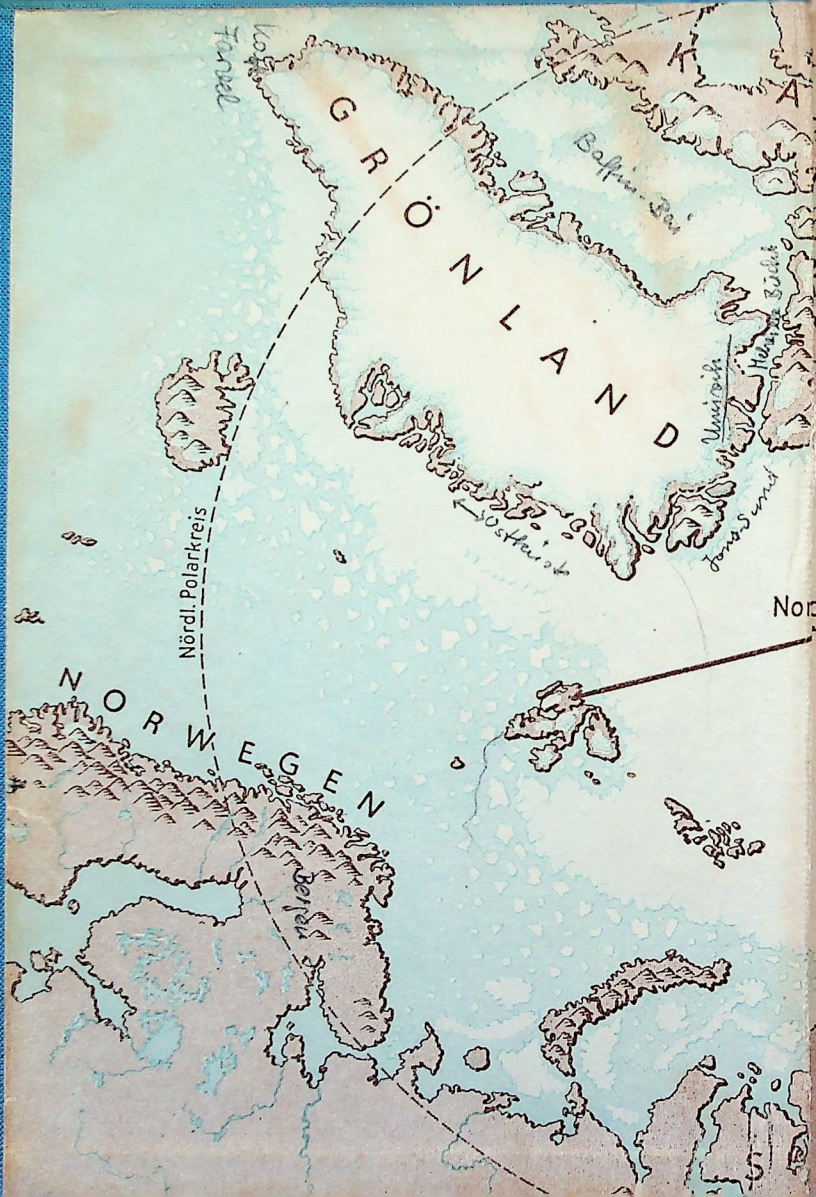
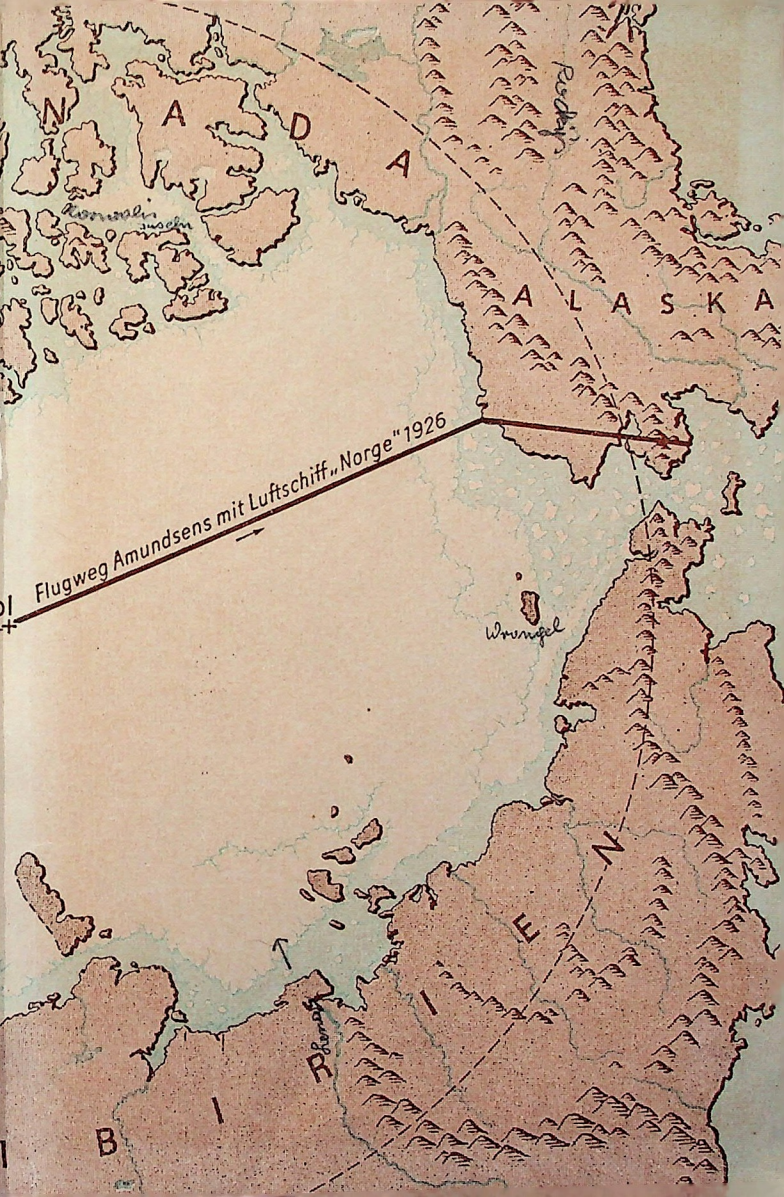
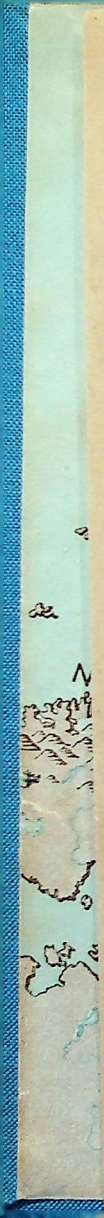



GRÖNLAND
NORWEGEN
Nördl. Polarkreis
Baffin-Bai
Ostküste
Jons Sund
Nor


N A D A
A L A S K A
Flugweg Amundsens mit Luftschiff „Norge" 1926
Wrangel
B I E N
B I



Roald Amundsen in Polarausrüstung

EDOUARD PEISSON

ROALD AMUNDSEN

Das seltsame Abenteuer

seines Lebens

1953

GUSTAV KIEPENHEUER VERLAG

WEIMAR

TITEL DES ORIGINALS: PÔLES
Original-Verleger: Editions Bernard Grasset, Paris
Autorisierte Übersetzung von Noa Kiepenheuer

Mit 25 Kunstdruckbildern und 4 Karten

Copyright 1953 by Gustav Kiepenheuer Verlag, Weimar
Lizenznummer 396—265/13/53
Schutzumschlag und Einbandentwurf von Georg Baus, Leipzig
Gesamtherstellung: Philipp Reclam jun. Leipzig
Printed in Germany / Verlagsarchiv-Nr. 1086

INHALTSVERZEICHNIS

		Seite
I. Kapitel:	Das Nest des Seeadlers . . .	7
II. Kapitel:	Lehrzeit auf See	29
III. Kapitel:	Erste Überwinterung in der Antarktis	57
IV. Kapitel:	Die Nord-West-Passage . . .	83
V. Kapitel:	Der Südpol.	135
VI. Kapitel:	Trübe Zeit	195
VII. Kapitel:	Forschertaten, die mehr oder weniger Fehlschläge bedeuteten	225
VIII. Kapitel:	Der bittere Kelch wird bis zur Neige geleert	255
IX. Kapitel:	Den Größten ebenbürtig . . .	295
X. Kapitel:	Der Sarg aus Kristall . . .	361

I. KAPITEL

DAS NEST DES SEEADLERS

Während die Kindheit und erste Jugend Roald Amundsens teils auf dem am Meer liegenden Felsen, teils am Osloer Hafen verläuft, setzt der englische Kapitän Young seine Nachforschungen fort, um Franklin und seine Gefährten, die im Arktisch-Amerikanischen Archipel verschwunden sind, aufzufinden. — Robert Edwin Peary beginnt seine unermüdlichen Forschungsreisen, deren Ziel der Nordpol ist, und Fridtjof Nansen läßt die „Fram" bauen und macht sich zur „Großen Fahrt" segelfertig.

Roald Amundsen war vor allen Dingen ein Seemann, und das große seemännische Abenteuer war der Anlaß, daß er ein Forscher wurde.

Als Sohn eines kleinen Reeders für Küstensegler und Besitzers einer Werft zum Bau und zur Reparatur von Schiffen, als Enkel und Urenkel von Fischern, Seeleuten auf Küstenfahrern und großen Handelsschiffen wurde er am 16. Juli 1872 in Borge-lez-Sarpsborg, einem winzigen Eiland des Hvalöer Inselmeers am Eingang des tiefen Osloer Fjords, geboren.

Schafe weiden im Gras des von Ebbe und Flut bespülten Felsens und suchen die reifen Körner in den Ackerfurchen; deshalb wird das väterliche Haus auch Bauernhof genannt. Aber der Winternebel kriecht über das Wasser, dringt zwischen die kleinen Inseln und hüllt sie ein, und der an die Hausmauer trommelnde Wind ist von Sprühregen begleitet.

War der Herbst gekommen, wurde Roald auf den Armen seiner Mutter an Bord eines Kutters gebracht. Der Geruch des auf dem Deck zusammengepferchten Viehs mischte sich mit jenem der mächtigen Flutwogen, die aufeinanderprallten, sich überstürzten, die Ufer überschwemmten, an den

Klippen hochspritzten und das kleine Fahrzeug auf ihrem grauen Rücken wegtrugen.

Welch prächtiges Bild des großen Osloer Hafens prägte sich den allmählich sich öffnenden Augen des Kindes ein, und welchen Reichtum an Tönen bot er seinen unschuldigen Ohren: trocknende Segel auf hohen Rahen großer Schiffe; Kupferdrähte hoch oben im Takel- und Mastwerk, über dem die Seemöven kreisten; schwarze Vordersteven, Schiffswände und Hecks; Rauch, aufsteigend aus Schloten, die mit bunten Streifen geschmückt und mit Sternen versehen waren; Dampf, der über die Decks kroch; Rufe der Schiffer, der Fischer, der Dockarbeiter; Heulen von Sirenen und Sprachrohren, Knirschen der Bratspille und Keuchen der Maschinen.

Acht Monate später wurde Roald wieder auf den Armen seiner Mutter über die Laufplanke desselben Kutters getragen, der gekommen war, ihn zu holen, und als man die Taue nachließ und den Motor in Gang setzte, schwankte das Fahrzeug von einer Seite zur andern, bis es Fahrt bekam; dann richtete es sich mit einer Woge hoch, überholte die Mole und schlug die Richtung nach Borge-lez-Sarpsborg ein.

Dreißig Jahre später befand sich Amundsen in einer regnerischen Juninacht an der Ruderpinne eines kaum größeren Schiffes, der „Gjöa", die fast heimlich vom Kai abstieß, durch dieselben Gewässer fuhr und dieselbe Richtung einschlug, aber mit dem Zweck, den Stillen Ozean durch die Meerengen des Arktisch-Amerikanischen Archipels zu erreichen, eine Durchfahrt, die noch kein Seemann entdeckt hatte.

Siebenunddreißig Jahre später, wiederum im Juni, waren der Himmel und die Felsen des Osloer Fjords ebenfalls Zeugen der Ausfahrt der glorreichen „Fram". Tausende von Zuschauern rühmten die Kühnheit Amundsens, dessen Plan es war – so glaubte man wenigstens –, nach Süden bis Feuerland zu fahren, das Kap Horn zu umsegeln, von diesem Breitengrade aus nach einer große Geduld erfordernden Fahrt längs des ganzen amerikanischen Kontinents zur Bering-Straße zu gelangen, um dann, wenn diese durchquert war, das Schiff vom dicken Polarpackeis erfassen und durch dessen langsames Verschieben in die Gegend des Nordpols treiben zu lassen.

Am St. Johannistag 1918 verließ die „Maud", jenes Schiff, das nach Amundsens Angaben für ihn gebaut worden war, Oslo und seinen Fjord. Dieses Mal wollte der Forscher niemanden täuschen; sein Ziel war, so nahe wie möglich an den nördlichen 90. Breitenkreis heranzukommen, und zwar mit Hilfe der Drift. Es war der Anfang einer sehr langen Fahrt, die er schließlich aufgeben mußte.

Aber an jenem Junimorgen 1873 war Amundsen noch ein kleines Kind, das verdrießlich sein Gesicht verzog, wenn der herbe Sprühregen seine Lippen netzte. Der Kutter legte wieder in Borge-lez-Sarpsborg an, und in jenem Sommer hat Roald, oft vom heftigen Nordseewind umgerissen, seine ersten Schritte auf der väterlichen Werft versucht.

Im Herbst fuhr er aufs neue nach Oslo, um im folgenden Frühjahr wieder auf seine Insel zurückzukehren. So ging es Jahr für Jahr, bis er das Alter von vierzehn Jahren er-

reicht hatte. Dies war eine richtige Seereise; das Hvalöer Inselmeer, das an die schwedische Grenze stößt, befindet sich etwa fünfzig Meilen von Oslo.

In dem Bericht über seine berühmte Fahrt vom Atlantischen Ozean zum Stillen Ozean durch den Arktisch-Amerikanischen Archipel erzählt Amundsen, daß er sich am 30. Mai 1889 – also mit siebzehn Jahren – während er mitten in der Menge stand, die in den Straßen Oslos dem von seiner zweiten Grönlandreise zurückkehrenden Fridtjof Nansen zujauchzte, entschlossen hat, selbst ein Forscher zu werden, und „der Gedanke, die Nord-West-Passage auszuführen, ihm dabei in den Sinn gekommen ist". „Aber die besorgte Liebe meiner Mutter", fügt er hinzu, „bewog mich zum Verzicht auf diesen Plan."

Jener „Gedanke" ist um so bezeichnender für die hauptsächlich seemännische Veranlagung Amundsens, als zur Zeit seiner Kindheit und ersten Jugend Expeditionen in den Arktisch-Amerikanischen Archipel nicht häufig waren. Nur der englische Kapitän Young setzte dort die Nachforschungen zur Ermittlung der Spuren John Franklins und seiner 129 Leute an Offizieren und Mannschaften fort, die England im Mai 1845 an Bord des „Erebus" und des „Terror" mit dem Ziel, gerade diese Passage zu entdecken, verlassen hatten und die seither verschwunden waren.

Young war von London zum erstenmal 1857 mit dem „Fox" abgefahren, aber er hatte, um gegen das Eis anzukämpfen, zehn Schiffe opfern müssen, die er wechselte wie ein Krieger sein Pferd; von der Expedition Franklins hatte

er nur Skelette, Zelte und ein Boot entdeckt. Er war jedoch nach Westen bis King William-Land vorgedrungen, weiter als je ein anderer.

Bis zu Amundsens Fahrt war diese Art Rekord nicht geschlagen worden. Aber als Young ihn 1875 aufstellte, war Roald drei Jahre alt, und seine „Welt" beschränkte sich auf das Vaterhaus und den Osloer Hafen, auf die Insel, den manchmal klaren, oft bewölkten Himmel, der sich wie ein riesiges Segel über den Fjord spannte mit seinen schillernden, tiefen, salzigen Wassern, die sich am Kieselstrand brachen, und die in der Ferne sichtbaren niederen Felsenklippen. Eine Welt, fast einzig und allein bevölkert von seiner Mutter, seinem Vater, seinem älteren Bruder und später von seinen jüngeren Brüdern, einigen Schiffszimmerleuten, die früher meistens zur See gefahren waren, und etlichen Matrosen.

Einzelheiten über die Kindheit Amundsens fehlen; aber es ist leicht, sich eine Vorstellung davon zu machen, wenn man die nächste Umgebung und den Rahmen dieser Epoche seines Lebens kennt.

Was für ein ergötzlicher Zeitvertreib ist es zum Beispiel, nach dem Meer — von dem man sagt, daß es kein Ende habe — auszuspähen, während man im Frühjahr auf dem warmen, schwellenden Erdboden liegt, der dünnen Humusschicht eines von den Sprühregen böse mitgenommenen Felsens; hinter sich den Bauernhof, wo man geboren ist, die friedlichen Schafe, die Mutter, die aufpaßt und aus diesem stillen Kind nicht klug wird; hinter sich auch, aber sehr fern, die Stadt Oslo, wo man den Winter verbringt, wo man

einige Kais und ihre Schauerleute kennt, einige Straßen und ihre Krämer; unter sich, nahe genug, um die Hammerschläge und das Splittern des mit dem Dachsbeil behauenen Holzes zu hören, die Segler, die gekommen sind, um ihre Wunden heilen zu lassen.

Es ist die Stunde der Flut. All das unermeßliche und unergründliche Wasser vor einem, diese fließende, schillernde Masse, schwillt an, sprudelt, bäumt sich hoch und wälzt sich mit der ihr eigenen Bewegung wie ein lebendiges Wesen vorwärts.

Was für ein Wind weht denn? Landwind. Ein großer grünlicher Fluß strömt nach Westen; seine kurzen, schaumgekrönten Wellen, alle nach derselben Seite und im selben Winkel geneigt, jagen hintereinander her, gleich einer riesigen verfolgten Herde. Und dort die wilden Tiere, die von der Flut aufgerichteten Wogen des Atlantischen Ozeans, die übereinander herfallen, sich angreifen, ineinander verbeißen, sich zerfleischen und in einigen Minuten den Fluß in ein chaotisches Meer verwandeln.

„Siehst du die großen Segler, Roald?“ ruft ein Arbeiter vom Deck eines Kutters, dessen Beplankung man teilweise abgerissen hat.

Von der Ostsee kommend, nähern sich sechs Schiffe mit drei und vier Masten; sie werden einige Meilen entfernt vorbeisegeln und dann allmählich wieder verschwinden. Mit ihrem hohen, viereckigen, hellschimmernden Segelwerk und dem Rumpf, vom grünen, elfenbeinweiß geaderten Wasser wie von Wachs umgeben, gleichen sie ganz den von Matrosen geschnitzten und geschickt in Flaschen eingeführten Schiffchen.

„Sie sind seit drei Tagen gemeldet", erklärt der Zimmermann [illegible] heftige Wind gestern hat sie zu uns getrieben. [illegible]e kommt ihnen gelegen, und sie brassen die Rahen [illegible]h Süden zu segeln. Vorsicht mit dem [illegible]chön hin und her schlenkern!"

[illegible]kern!" wiederholt Roald wie ein Echo.

[illegible]e und die Straße von Calais, die nicht sehr breit ist und wo oft schlechte Sicht herrscht, sowie den Ärmelkanal hinter sich und hat man die Insel Ouessant umschi[illegible] kann man die Segel hissen. Schau, sie haben keine[illegible]

[illegible] völliger Windstille und schöner Fahrt mit [illegible] werden sie einen südamerikanischen Ha[illegible]n wieder verlassen, um Australien auf [illegible]er Welt über das Kap der Guten Hoffnung zu[illegible]

[illegible]egelschiffe kommt so nahe vorbei, daß man die M[illegible]nterscheiden kann, die in die Wanten klettern, sich in d[illegible]Zurrlöcher der Toppsegel gleiten lassen, sich an den Masten hochzi[illegible]hen und rittlings auf den Rahen sitzen. Und plötzlich ist ei[illegible]neues Segel aufgezogen.

„Sie sollen fie[illegible]! Sie haben eine gehörige Fahrt vor sich, ehe sie Syd[illegible]erreichen, wo sie Getreide laden und z[illegible]er großen R[illegible]rt starten werden von Lotsen zu Lotsen[illegible]las [illegible] bis Lo[illegible]."

„[illegible]

„Je[illegible]der Welt ... bis London ohne Zw[illegible]

einige Kais un… …erleute kennt, einige Straßen und ihre Krämer; …nahe genug, um die Hammerschläge un… …it dem Dachsbeil behauenen Holzes zu … …gekommen sind, um ihre Wunden he…

Es ist die …nde der Flut. All das unermeßliche und unergründliche Wasser vor einem, diese fließende, schillernde Masse, schwil…n, sprudelt, bäumt sich hoch und wälzt sich mit der …n Bewegung wie ein lebendiges Wesen vorwärt…

W… …d weht denn? Landwind. Ein großer grü… …t nach Westen; seine kurzen, schaumgel… …derselben Seite und im selben Wi… …n hintereinander her, gleich einer riesigen … …rde. Und dort die wilden Tiere, die von der Flu… …eten Wogen des Atlantischen Ozeans, die übereinan… …fallen, sich …ngreifen, ineinander verbeißen, sich zerfleischen und in …inigen Minuten den Fluß in ein chaoti…hes Meer verwa…l.

„Siehst d… …die großen …Roald?“ ruft ein Arbeiter vom Deck ein… …rters, … …Beplankung ma… …eilweise abgerissen ha…

Von der Ostse… …Schiffe mit drei und vier Masten; … …entfernt vorbeisegeln un… …schwinden. Mit ihrem hohen, viereck… …gelwerk und dem Rumpf, vom grünen, elfenbein… …sser wie von Wachs umgeben, gleichen sie g…z den von Matrosen geschnitzten und geschickt in Flaschen eingeführten Schiffchen.

„Sie sind seit drei Tagen gemeldet", erklärt der Zimmermann, „und der heftige Wind gestern hat sie zu uns getrieben. Die Ostbrise kommt ihnen gelegen, und sie brassen die Rahen, um nach Süden zu segeln. Vorsicht mit dem Kasten! Sie werden schön hin und her schlenkern!"

„Hin und her schlenkern!" wiederholt Roald wie ein Echo.

„Hat man die Nordsee und die Straße von Calais, die nicht sehr breit ist und wo oft schlechte Sicht herrscht, sowie den Ärmelkanal hinter sich und hat man die Insel Ouessant umschifft, dann kann man die Segel hissen. Schau, sie haben keine Angst . . .

Nach Wochen völliger Windstille und schöner Fahrt mit den Passatwinden werden sie einen südamerikanischen Hafen anlaufen und ihn wieder verlassen, um Australien auf der andern Seite der Welt über das Kap der Guten Hoffnung zu erreichen."

Eines der Segelschiffe kommt so nahe vorbei, daß man die Männer unterscheiden kann, die in die Wanten klettern, sich in die Zurrlöcher der Toppsegel gleiten lassen, sich an den Masten hochziehen und rittlings auf den Rahen sitzen. Und plötzlich ist ein neues Segel aufgezogen.

„Sie sollen fieren! Sie haben eine gehörige Fahrt vor sich, ehe sie Sydney erreichen, wo sie Getreide laden und zu der großen Rückfahrt starten werden, von Lotsen zu Lotsen, über das Kap Horn bis London . . ."

„Das Kap Horn?"

„Ja, auch auf der andern Seite der Welt . . . bis London ohne Zwischenlandung."

Manchmal kam sich Roald beim Öffnen der Haustür durch den in der Nacht eingetretenen Nebel, den die Sonne nicht zu zerteilen vermochte, wie blind vor, und er tastete sich mit ausgestreckten Armen vorwärts.

Dabei geriet er in noch größere Begeisterung. Vor ihm und zu seinen Füßen breitete sich das Wasser aus, angeschwollen oder ausgehöhlt durch Flut oder Ebbe, voller Wohlgeruch und Leben, bis zu der geheimnisvollen Schwelle, die bei klarem Wetter die Linie des Horizontes bildete, und noch darüber hinaus.

Aufgeschreckt durch den ernsten, anhaltenden Ton einer Sirene, spitzte der auf einem vorspringenden Felsen stehende Junge die Ohren wie der Matrose auf Wache am Vorderdeck. War das ein Angstschrei, ein Not- oder Warnruf? Welches Schiff hat ihn ausgestoßen?

Die von den Wogen hin und her geschaukelten Pfeifbojen gaben Antwort. Und plötzlich tauchte wie ein großes schwarzes Gespenst ein Dampfer auf, der, von neuem ein lautes Geheul ausstoßend, fast unverzüglich stoppte.

Roald, der mit jedem Sommer ein gutes Stück gewachsen war, rannte zur Werft hinunter, brachte eiligst sein Boot zu Wasser und begann, sich um den Unbekannten herumzutummeln.

„Das war der ‚Blue Mountain' aus Boston", erzählte er bei seiner Rückkehr. „Ich habe den Namen auf dem Heepbord gelesen. Der Kapitän, ein großer bärtiger Mann, hat mir von der Wachtbank herab etwas zugerufen, was ziemlich grob klang, und Matrosen haben einen Eimer Wasser

auf mich heruntergeschüttet, aber sie haben mich nicht getroffen."

„Du kannst von Glück sagen, daß deine Mutter gerade anderweitig beschäftigt ist."

1881 sprachen in Oslo die für Expeditionen sich begeisternden Norweger fast ausschließlich nur von Fridtjof Nansen, einem jungen Naturforscher, der seinen Doktor gemacht hatte und dessen oft wiederholtes Wort: „Man muß den Pol erreichen, damit die Besessenheit aufhört", berühmt werden sollte. Nansen kam von Grönland zurück, wo seit Jahrhunderten Seehund- und Walfänger anlegten, aber von dessen nördlichen Grenzen und dessen Innerem man nahezu nichts wußte.

Die Zeitungen erzählten von seinen Bergbesteigungen, seinen Überquerungen der zwischen Eiswänden strömenden Flüsse und seinen Skiläufen und rechneten aus, wie viele Bären er erlegt hatte.

Aber die Artikel des Gelehrten klangen anders.

„Erpicht auf Wahrheit", war er ein Gegner aufsehenerregender Unternehmungen, wenn auch jede seiner Expeditionen stets durch außergewöhnliche physikalische Forschungsergebnisse ausgezeichnet war. „Ein langsames Vordringen und ein genaues Studium ist mehr wert", versicherte er. „Man muß Landkarten anlegen, darauf die Flüsse einzeichnen, deren Lauf man festgestellt, und die Berge, deren Höhe man gemessen hat; man muß die Gewässer auspeilen und wiegen, die Temperaturen gemäß der Winde, deren Geschwindigkeit man berechnet hat, verzeichnen, die Rich-

tung der Faltungen der Gebirge ermitteln, Vergleichungen vornehmen und die elektrischen, magnetischen und thermischen Erscheinungen untersuchen."

Immer wieder erlebte Roald am Ende des Sommers die gemächliche Fahrt durch den langen Fjord nach Oslo und zu Beginn des Frühlings nach Borge-lez-Sarpsborg. Damals fing sein junger Verstand zu arbeiten an; historische und wissenschaftliche Bücher schufen eine solide Grundlage. Er träumte noch, aber bereits mit einer gewissen Zielsetzung.

Wenn er nun im Morgengrauen, in der Abenddämmerung oder bei einbrechender Nacht vom Felsen Ausschau hielt, auf die Brandung horchte und nach den besonders gefährliche Stellen ankündigenden Feuerbaken und anderen Lichtern auf dem Wasser und am Himmel ausspähte, dann richtete er an die Werftarbeiter keine kindlichen Fragen mehr. So wie die Karten, die er studierte, war das vor ihm ausgebreitete Wasser von Straßen durchzogen. Bei der Beobachtung der Schiffe hatte er genug Erfahrung gesammelt, um von einem am Horizont auftauchenden Fahrzeug nach dem Kurs und dem Wind, falls es sich um einen Segler handelte, den unmittelbaren Bestimmungsort zu erraten.

Er hielt ganz besonders nach jenen Schiffen Ausschau, die im Westen die norwegischen Ufer streiften, wie Küsten- und Hochseefischer, Fährdampfer mit Bauern, Vieh und Futter beladen. Aber manchmal unterschied der Junge mitten unter ihnen den plumpen schwarzen Rumpf und das starke Mastwerk mit braunem Segel eines schwerfällig und unbeholfen wirkenden Fahrzeugs, das mehr daran gewöhnt schien, die

harten „Schläge" des Meeres als seine „zärtlichen Umarmungen" zu empfangen und mit seinem Vordersteven und seinen eisenbeschlagenen Schiffswänden gegen die Eisschollen zu prallen, statt „sich liebevoll" an einer Kaimauer zu „reiben".

Das ist ein Heringslogger oder Seehundfänger mit seinen „Flensern" an Deck oder, wenn von größerem Umfang, ein Walfänger, eines jener Schiffe des Nordens, die, nachdem sie einen gewissen Breitengrad erreicht haben, ohne Bestimmungshafen – weil es dort keinen mehr gibt –, aber nicht ohne Ziel die vertrauten Küsten und das bekannte Meer hinter sich lassen, um in die Gewässer des immerwährenden Sommerlichtes und des großen Schweigens einzudringen.

Roald fragte sich, welche Richtung dieser Segler einschlagen würde, wenn er Lindesnes an der Südküste Norwegens umschifft hätte. Die Herings- und Seehundfänger steuerten auf die Lofoten zu und dann weiter zum Nordkap und zur Ostküste Grönlands. Diese letzte Route hatte auch Nansen eingeschlagen. Andere jedoch, deren Namen in den Zeitungen standen, wie Petersen, Greely, Archer, Bezwinger der Berge und Gletscher, Jäger, Botaniker, Physiker, bereisten das unbekannte Gebiet von Nordgrönland. Der junge Amundsen meinte, wenn einer von ihnen sich an Bord jenes Kutters befände, würde er geradeaus nach Westen steuern, den 60. Parallelkreis entlangfahren, um Kap Farvel zu erreichen, sich von dort in die Davis-Straße zu wagen und zur Baffin-Bai, nach North-Water, der Smith-Straße und dem Robeson-Kanal vorzustoßen . . .

Die Namen von Küsten, Meeren, Buchten, Passagen, Inseln, Archipels, Meerengen, Gletschern, Gebirgen, von Schiffen, Seeleuten und Forschern, die Roald las und hörte, waren kaum zu trennen von den Namen der Länder und Helden jener Sagen, welche die Mutter manchmal abends im Spätsommer erzählte und denen alle, groß und klein, um den Kamin versammelt, lauschten.

Von den Gebieten, die das Nördliche Eismeer säumen, waren weder auf den Karten seines Schulatlasses, noch auf den von den Zeitungen veröffentlichten, die Küsten eingezeichnet. Nur die erreichten, erkundeten und besichtigten Punkte waren angegeben. Keine Linie verband dieses oder jenes Kap mit dem benachbarten. Bot das Wasser einen Durchgang zwischen den beiden? Oder erstreckte sich von einem zum andern eine steile Küste? Aber vielleicht ist es auch einer jener tiefen Fjorde wie der von Oslo, nur mit dem Unterschied, daß er vom Eis blockiert wurde.

Diese Eismassen stellen durch ihre dauernde Veränderung ein teuflisches Hindernis dar. Das von einem Seemann, der inzwischen weiter vorgedrungen war, als eisfrei gemeldete Gewässer war einige Monate später durch ein unüberwindliches Chaos versperrt.

Im Jahre 1886, als die Zeitungen zum erstenmal von dem amerikanischen Schiffsleutnant Robert Edwin Peary sprachen, der, stets sein Ziel, den Nordpol, im Auge, im Norden Grönlands seine unermüdlichen Forschungen begann, verlor Roald Amundsen seinen Vater.

Für immer mußte der Felsen verlassen werden, wo das Kind geboren war, vierzehn Sommer mit dem Blick auf das

offene Meer verlebt hatte und wo es von Flut und Ebbe in seine Träume eingewiegt worden war. Nachdem Roald seine Mutter und seine Brüder die Schwelle des verkauften Hauses überschritten und noch einmal einen Blick auf die Werft und die Segler geworfen hatten, die ihren Besitzer wechseln mußten, bestiegen sie alle zum letztenmal den Kutter, der nach Oslo fuhr.

Vier Jungen und Mangel an Geld! „Was willst du unternehmen?" fragte die Mutter ihren Ältesten. „Und du, Roald? Du wirst jetzt tüchtig in der Schule arbeiten müssen. Warum willst du nicht Arzt werden?"

Durch den Kummer, den er empfand, als er dem Wunsche seiner Mutter nachgab, wurde Roald sein verlockender, kindlicher Traum, der nach und nach, Sommer auf Sommer, immer mehr Form angenommen hatte, erst recht klar. Er wagte nicht davon zu sprechen und lernte Latein und Griechisch. Man kann nicht Medizin studieren, ohne das Matur gemacht zu haben. Ja, aber diese toten Sprachen! Sich in die Vergangenheit versenken müssen, wenn man Eroberungsideen im Kopf gehabt, wenn man sich an der Ruderpinne eines nach Norden fahrenden Schiffes mit von Wogen überspültem Deck gesehen hat!

1888 landete Fridtjof Nansen mit einem andern Norweger, Otto Sverdrup, der schon weit nach Westen bis zum Jones-Sund vorgestoßen war und später das Kommando der „Fram" übernehmen sollte, zum zweitenmal in Grönland.

Die Eismassen hatten sechs Wochen lang sein Schiff, den „Jason", zurückgedrängt; Nansen war in ein Boot ge-

sprungen und auf der Eisbank gelandet, die ihn dreihundert Kilometer weit nach Süden getragen hatte, ehe er das Festland erreichen konnte.

Er hatte zu Fuß nach dem Norden zurückkehren müssen, nach Umivik, wo er eigentlich hätte landen sollen. Siebzehn Tage hatte er gebraucht, um die dreihundert verlorenen Kilometer wieder einzuholen. Dann war er mit Sverdrup, zwei anderen europäischen Begleitern und zwei Lappländern nach Westen aufgebrochen. Sie waren die ersten Männer gewesen, die Grönland der ganzen Breite nach von der Dänemark-Straße bis zur Baffin-Bai durchquert hatten.

Trotz eines Blizzards, eines jener in diesen Gegenden plötzlich ausbrechenden, gefährlichen Schneestürme, hatten sie eine dreitausend Meter über dem Wasserspiegel liegende Hochebene erreicht. Während des Abstiegs schienen sich die Schlitten in Segelschiffe verwandelt zu haben. Mit einem Skilauf „von mehr als vierhundert Kilometern mitten durch völlig unbekanntes Gebiet" hatte die Expedition geendet.

Die Menge, die Nansen in Oslo empfing, während die Glocken läuteten, jubelte dem Hünen, dem großen jungen Nordländer zu, aber ebensosehr dem Gelehrten mit der mächtigen Stirn und den funkelnden Augen, dem Doktor der Universität und dem Kustos des Museums von Bergen und gleichermaßen dem Dichter, der die Schönheit der arktischen Nacht auszudrücken wußte: „Das war das absolute Schweigen. Der Mond zog am Himmel dahin über einer marmorweißen Landschaft." Nansen war eine große Persönlichkeit, ein Mensch von überragendem Format.

Amundsen, der alle Kräfte anspannte, um seine Examen

zu bestehen, drängte sich dort zwischen diese Frauen und Männer und jubelte mit ihnen Fridtjof Nansen zu; damals war es, daß sein langgehegter Traum immer mehr Gestalt gewann und er sich entschloß, die Nord-West-Passage auszuführen.

Der Forscher hat die Beweisgründe nicht verraten, deren sich seine Mutter bediente, um ihn von seiner Idee abzubringen, die sie zweifelsohne für jugendlichen Überschwang hielt. Bald darauf trat der Junge in die medizinische Fakultät ein. Er würde praktischer Arzt werden, auf Skiern über Land fahren, hier ein gebrochenes Bein schienen, dort einen Knaben zur Welt bringen helfen, der später bei den Lofoten auf den Kabeljaufang ginge.

Man kann den menschlichen Körper und die Krankheiten, die ihn zugrunde richten, studieren und – sei es auch nur, um den Geist auszuruhen – sich mittlerweile damit beschäftigen, was jene Männer sagen, vorbereiten und ausführen, deren Ebenbild zu werden, man geträumt hat.

Als Nansen sich nun mit den wiederholten Fehlschlägen Robert Edwin Pearys beschäftigte, kam er zu der Überzeugung, daß es nicht möglich wäre, von der Küste aus mit Tieren und Schlitten den Nordpol zu erreichen. Die Eisbank stellte ein zu großes Chaos dar, behauptete er, die heftigen Stürme wären zu zahlreich und die Kälte zu schneidend, als daß einige Männer und Hunde, allein, ohne Zufluchtsort, ohne ausreichende Lebensmittelvorräte, eine so große Reise hin und wieder zurück ausführen könnten. Und da der Pol „als mathematischer Punkt keinen wissenschaft-

lichen Gewinn darstellt", würde sich die Bedeutung einer solchen Eiswanderung, falls sie glücken sollte, auf die Erfahrung beschränken, ob der Pol im Meer oder auf einem Festlande liegt.

Nansen meinte, man müßte möglichst nahe an den 90. Breitenkreis herankommen, und zwar mit einem Schiff, das ein Vorratslager, ein solider Stützpunkt und vor allem ein Laboratorium sein würde.

Er erinnerte an die 1884 im Südwesten Grönlands erfolgte Auffindung einiger Trümmer der „Jeannette", jenem 1879 unter dem Befehl de Longs in San Franzisko ausgefahrenen amerikanischen Segler, der nach Durchkreuzung der Bering-Straße in das Packeis geriet, gleich einem Gespensterschiff an der Insel Wrangel vorbeiglitt und weiterhin als Wrack zwei Jahre langsam abtrieb, bis er schließlich am 77° 30' nördlicher Breite und 154° östlicher Länge von den Eismassen im Seeraum der Neu-Sibirischen Inseln zermalmt worden ist. Nansen hatte die vermutliche Route des zertrümmerten Wracks, die nicht weit vom Nordpol verlief, aufgezeichnet.

Viel früher, fügte der Naturforscher hinzu, hatte man ebenfalls im Süden Grönlands Gegenstände mit chinesischen Glasperlen verziert aufgefunden, deren sich die Eskimos von der Bering-Straße bedienen, und im Atlantischen Ozean Holz aufgefischt, das aus den sibirischen Wäldern stammte, und Kieselalgen aus dem Stillen Ozean.

Die festgestellte Strömung, deren Breite man auf zweihundertfünfzig und deren Geschwindigkeit man auf zwei Meilen in vierundzwanzig Stunden schätzte, durchquerte

also das ganze große Nördliche Eismeer von der Bering-Straße bis zur Grönland-See. Was für eine Fahrt für ein Schiff, das diese Strömung ausnützen würde! Was für eine Menge wissenschaftlichen Materials könnten die Männer anhäufen, die sich ihr anvertrauten und, mit ihr treibend, auf Grund von Berechnungen imstande sein müßten, langsam zum Pol vorzustoßen!

„Richtig", antwortete man ihm. „Aber welches Schiff würde der Pressung des dicken Packeises widerstehen?"

„Jenes, das ich bauen werde, wenn man mir die Mittel dazu verschafft."

Nansen genoß ein solches Vertrauen, daß das norwegische Storting ihm eine Beihilfe von 200.000 Kronen bewilligte und König Oskar ihm 20 000 Kronen zugestand. Die Geldleute trugen keine Bedenken mehr. Aus dem Forscher wurde ein Schiffsbaumeister.

Er entwarf einen Schiffsrumpf, der durchweg derart rund und gewölbt war, daß das Fahrzeug sich leichter zwischen den sich auftürmenden Eisschollen hindurchwinden könnte; es sollte an der Wasserlinie 34,50 m lang und 11 m breit sein, eine Tiefe von 5,50 m, eine Tragfähigkeit von 550 Tonnen und eine Wasserverdrängung von 800 Tonnen besitzen

Die äußere Eichenbeplankung sollte 80 cm dick und Bug und Heck außen mit Eisenplatten gepanzert sein. Seine Spanten, in den Fugen mit Sägespänen, Pech und Teer ausgefüllt, würde man verstärken und aus vernieteter Eiche herstellen und das ganze Rippenwerk mit diagonalen Spieren versehen.

Die Presse veröffentlichte folgende Erklärung Nansens:

„Die Festigkeit dieses Fahrzeuges wird nicht nur auf der Widerstandsfähigkeit des Materials, sondern auch auf der übereinstimmenden Verbindung aller seiner Teile beruhen." Es wurden noch andere Einzelheiten bekanntgegeben.

Das Schiff, als Dreimastschoner betakelt, sollte mit einer Dampfmaschine von 400 PS versehen werden, die ihm eine Geschwindigkeit von sechs bis sieben Knoten gestatten würde, außerdem mit einer Schiffsschraube und einem Steuerruder, die, wenn nötig, an Deck gehievt werden konnten; mit einer Windmühle für das elektrische Licht, mit acht Booten, den Logis für zwölf Mann, die Gelehrten inbegriffen, und mit Laboratorien. Der größte Platz sollte der Verproviantierung vorbehalten sein. „Denn wir wissen nicht", schloß Nansen, „wieviele Jahre wir in der Eiswüste herumirren müssen. Das ist ein Unternehmen von Pionieren." Nachdem die Geldmittel zusammengebracht worden waren, gab Nansen dem Schotten Colin Archer, einem angesehenen Schiffszimmermann, den Auftrag zum Bau des Fahrzeugs.

Auf einer Werft in der Bucht von Redvik, in der Nähe von Laurvik und nicht weit vom Eingang des Osloer Fjords, lag eine „riesige amerikanische Ulme", aus der die Arbeiter nun den Kiel der „Fram" zu schneiden begannen. „Fram", das sollte der Name des Schiffes sein, das im Leben Roald Amundsens, dem damaligen jungen Medizinstudenten, eine große Rolle spielen würde.

Das Holz für die Beplankung, die Deckbalken, die Spanten, das Deck, den Rumpf und die Ruderpinne war schon vorhanden; es stammte von einer seit langem gefällten italienischen Eiche und war „hart wie Stein".

In Anwesenheit einer ungeheuren Menschenmenge sowie unzähliger kleiner Segler aus Oslo, von den benachbarten Küsten, ja sogar aus Dänemark, war die „Fram" 1892 vom Stapel gelaufen.

Am 25. Juni 1893 befand sich die ganze Mannschaft auf Deck, versammelt um Fridtjof Nansen, den Chef der Expedition, und Otto Sverdrup, seinen Grönland-Begleiter, den Kommandanten an Bord, und der Dreimaster lichtete die Anker. Seine Fahrt in eisfreiem Wasser würde lange dauern; es galt, die ganze norwegische Küste hinaufzusegeln, das Nordkap zu umschiffen, die russischen und sibirischen Küsten entlangzufahren bis zur Mündung der Lena, wo der Gelehrte, nach Norden steuernd, hoffte, von der Eisbank erfaßt und zum Pol getragen zu werden, und zwar quer durch die Arktis, „dieses geheimnisvolle Laboratorium biologischer, meteorologischer und ozeanographischer Einflüsse, deren Wirkung sich weit im Süden spürbar macht", wie er geschrieben hatte*.

Im selben Jahre 1893 stand Roald, umgeben von seinen drei Brüdern. an dem offenen Grabe, in dem man den Sarg

* Man muß die Tatsache unterstreichen, daß Nansen, obgleich er, um seinen Plan zu rechtfertigen, viel von der großen Polarströmung hielt, die vom Bering-Meer die „Jeannette" und später ihr Wrack, wie man glaubte, zum Pol trug, trotzdem nicht versuchte, sich von der Eisbank nördlich von Bering erfassen zu lassen, sondern im Seeraum der Lenamündung. Denn da Nansen annahm, daß das Polarbecken für Gewässer, die es in die Grönland-See spült, andere Wassermassen von der Bering-Straße und der Barents-See erhält, hoffte er, diese letztere Strömung ausnützen zu können, deren Bewegung sich seiner Überzeugung nach nördlich der Lena mit der Hauptbewegung der Eisbank zum Pol, dann zum Atlantischen Ozean vereinigen würde. Wie man noch erfahren wird, sollte er seinen Irrtum einsehen.

mit seiner Mutter beigesetzt hatte. Nichts hindert ihn mehr daran, von zu Hause aufzubrechen, sich einzuschiffen und die Welt zu durchstreifen und, wenn er dazu imstande ist, die Verwirklichung seiner kühnsten Pläne zu wagen. Er hatte seine Freiheit teuer bezahlt.

II. KAPITEL

LEHRZEIT AUF SEE

Roald Amundsen verpflichtet sich der beschwerlichsten Schiffahrt. — Während einer Zwischenlandung in Grimsby studiert er ausführlich alle unternommenen Versuche, von einem Ozean zum andern über den Arktisch-Amerikanischen Archipel zu gelangen, entdeckt dabei den Grund der Fehlschläge und entwickelt den Plan, der ihm den Erfolg bringen wird. — Wissenschaftliche Bedeutung der Nord-West-Passage.

Roald Amundsen gab sogleich sein Medizinstudium auf, und unmittelbar nachher offenbarte sich der Hauptzug seines Charakters, der ihm alle seine Erfolge und Niederlagen einbrachte: die Zähigkeit. Amundsen hat ein einziges Mal in seinem Leben, mit siebzehn Jahren, aus Liebe zu seiner Mutter verzichtet. Wenn er später einen Plan aufgegeben hat, ist es geschehen, um ihn unter einer neuen Form wieder aufzugreifen.

Sobald er unabhängig ist, will er Seemann werden, „um die Nord-West-Passage zu entdecken"; denn nur ein Seemann kann dieses Unternehmen leiten.

Er ist einundzwanzig Jahre alt. Er muß sich nun auf die außergewöhnliche Expedition, an die er seit seiner frühesten Jugend gedacht hat, vorbereiten, um später ihr Chef sein zu können. Ein großartiges Beispiel, sowohl für die beharrliche Verfolgung einer Idee wie auch für eine große Selbstbeherrschung.

Indem er vierzehn Sommer lang das Meer beobachtete, in einem großen Hafen lebte, den Matrosen und den Werftarbeitern, die größtenteils zur See gefahren waren, zuhörte, hat er mancherlei gelernt.

Man entpuppt sich nicht plötzlich als Seemann.

Ein Chef muß die Befehle selbst ausführen können, die er erteilt.

Maßt man sich an, eines Tages ein Schiff zu befehligen, und sei es nur ein Kutter, muß man zunächst den Beruf eines einfachen Matrosen erlernen.

„Wer ist nur dieser große Junge, der immer am Kai herumirrt, die Leute ausfragt, sich über die Laufplanke wagt und um eine Heuer nachsucht?" erkundigten sich die Kapitäne im Hafen von Oslo. „Aber das ist doch der zweitälteste Sohn von Amundsen, dem vor sechs Jahren verstorbenen Reeder und Werftbesitzer von Borge-lez-Sarpsborg, und er hat kürzlich seine Mutter beerdigt."

„Komm näher, Roald! Man hat gesagt, daß du Medizin studiert hast."

„Damit ist es zu Ende. Jetzt will ich hinaus auf die See."

„Als Matrose? Warum besuchst du nicht die Navigationsschule?"

„Ich habe schon zu viel Zeit verloren. Kennen Sie nicht den Besitzer eines Wal- oder Seehundfängers, mit dem Sie über mich sprechen könnten? Ich habe am Ausgang des Fjords gelernt, ein Ruder zu führen und ein Segel zu hissen. Ich bin kräftig und kann eine Ruderpinne herumwerfen genau wie ein anderer."

„Matrose auf einem Wal- oder Seehundfänger sein, das ist der schwerste Beruf."

„Ich will nach dem Norden."

... An Bord der „Magdalena" im Hafen von Tönsberg war eine Koje frei. Amundsen konnte sie bekommen. Hatte

er seinen Seesack mit? War er ausgerüstet? Hatte er Stiefel und wasserdichtes Lederzeug? Daß er nur nicht seinen Blechnapf, seinen Trinkbecher und sein Messer vergißt! Und er soll lieber gleich mehrere davon mitnehmen! Es gibt keinen Händler in der Gegend, wohin man fährt, und die Versteigerung der Sachen eines über Bord gegangenen Kameraden ist die einzige Gelegenheit, den Bestand zu ergänzen.

Das Logis am Vorschiff ist eine Art schwarzes Loch, in das man über eine steile Leiter untertaucht und dessen am Rumpf befestigte Kojen den Zellen einer Bienenwabe gleichen; wenn die See ansteigt, legt man einen Lukendeckel über das Loch. Beim Schein einer stinkenden Lampe sitzen dort sechs, acht Seeleute um einen schweren, in das Rippenwerk eingebauten Holztisch.

Aber ich befinde mich auf See, denkt Roald, ich bin nach dem Norden unterwegs. Wir werden mit den Eismassen heftig aneinandergeraten. Wo stecken zu dieser Stunde wohl Nansen und Sverdrup mit ihrer „Fram"?

Sie waren noch nicht sehr weit gekommen. Nach Umschiffung des Nordkaps fuhren sie von Landzunge zu Landzunge in die Barents-See, folgten der Nord-Ost-Route, die fünfzehn Jahre früher durch Nordenskjöld mit der „Vega" vom Tromsöer Hafen aus erschlossen worden war; die Seefahrt war erschwert durch die Schneestürme und das Treibeis, aber immerhin noch menschenmöglich. Die Forscher, die bereits tüchtig bei der Arbeit waren, indem sie die Gewässer peilten, wogen und prüften, die Temperaturen

maßen, die Luftströmungen beobachteten, entdeckten noch Küstenorte und vereinzelte Hütten und stießen auf Samojeden- und Tschuktschenfischer.

Das war noch kein totes Meer, das sie umgab, noch kein Himmel ohne Leben, der sich über ihnen ausdehnte; im Wasser tummelten sich Wale, und in der Luft kreisten große Segler, die den nördlichen Sommer genossen . . .

Wenn er seinen Ehrgeiz darauf beschränkt hätte, nur ein guter Matrose zu sein, würde Amundsen sein Ziel rasch erreicht haben. Ein junger Bursche wie er, der so lange Zeit das Manövrieren der Segelschiffe beobachtet hat, erlernt schnell, mit dem Wind zu steuern. Aber warum muß man gerade in dem und dem Augenblick wenden und einen solchen Kurs nehmen und halten?

Er befragt den Patron, verbringt Stunden in dem Verschlag, der als Navigationsraum dient, lernt auf der Karte eine Entfernung messen, mit dem Kompaß eine am Horizont gesichtete Landzunge bestimmen und die Geschwindigkeit und die Abtrift berechnen.

Hat er sich dann wieder ins Logis zurückgezogen, schreibt er sein Merkbuch mit Notizen voll. Er hat fünf Jahre verloren und könnte bereits Offizier sein. Er muß alles draußen auf See nachholen und sieht ein, daß er mit jedem seiner Tage sparsam umzugehen hat. Kann der Mann, der als erster die Nord-West-Passage entdecken und bewältigen, als erster den Südpol erreichen, den Ring um die nördliche Kugelhaube schließen und den arktischen Packeisgürtel überfliegen sollte – ohne zu sprechen von den Jahren der Treibfahrt und den gescheiterten und verfehlten Flugversu-

chen zum Pol — kann dieser Mann, der mit sechsundfünfzig Jahren sterben sollte, mit zwanzig Jahren einige Jahre auf der Schulbank vergeuden?

Und lernt man in der Schule aus der Entfernung das mit der Küste fest verbundene Eis, wo man sich manchmal ein Schlupfloch aushöhlen muß, von demjenigen, das langsam abtreibt, unterscheiden? Lernt man von dort aus die Beschaffenheit des Eises beurteilen, sein Alter erraten, aus der Ferne die Stelle seines geringsten Widerstandes erkennen, dort, wo das Schiff sich einen Durchgang bahnen könnte?

Die Anzeichen, die am Himmel wahrzunehmen sind, können nur von einem Deck aus richtig bestimmt werden. Um sich nicht über die Bedeutung eines ausgedehnten Wolkenzuges, einer Dunkelheit, einer Helligkeit, eines schwachen bis mittelstarken Windes zu täuschen, ist es unbedingt notwendig, sich im Mittelpunkt des magischen Kreises, den die Linie des Horizontes bildet, zu befinden, und zwar Tag und Nacht.

Auch muß man aufs engste mit den Männern zusammenleben, die zehn, zwanzig, dreißig Jahre am Bug eines Schiffes gewacht haben, diesen Helden des Meeres, die seine Zeugen und Verkünder sind.

Ist der Dienst auf Deck beendet, dann sitzen sie in diesem Loch von einem Logis, den Lukendeckel über ihren Köpfen, damit die Sprühregen und die Sturzwellen sich nicht über den Tisch ergießen, und sprechen von den Ländern, wo sie geboren sind, wo sie angelegt haben, von den Schiffen, die sie gekannt, den weltabgeschiedenen Regionen, die sie durchquert, von den Schiffbrüchen, die sie erlitten, von den

Schiffen, die sie gerettet haben, und geben Gespräche von Lotsen und Kapitänen wieder.

Bekommt man solche Berichte in der Schule zu hören?

Die Männer auf der „Magdalena" waren Norweger. Nach beendeter Fangreise kehrte der Segler nach Tönsberg zurück, und Roald nahm eine Heuer auf einem ausländischen Seehundfänger an. Er befuhr andere Meere, sah andere Küsten und andere Häfen, erlernte eine andere Sprache als die seinige und hörte andere Geschichten.

Wie unermeßlich groß sind Erde und Meere! Wie kann man sein ganzes Dasein in ein und derselben Stadt verbringen, selbst wenn sie Oslo heißt, selbst wenn sie einen Hafen besitzt, der die großen Handelsschiffe aufnimmt, selbst wenn sie an einem tiefen Fjord liegt, der an der Kreuzung von Nord- und Ostsee mündet?

Amundsen kehrte jedoch wieder nach Oslo zurück, umarmte seine Brüder und fuhr in die verschneiten Berge. Auch dies leistete ihm gute Dienste. Wie viele Seeleute, die mitten im Eis von ihrem Schiff im Stich gelassen werden, müssen, mit ihrem Proviant auf dem Rücken, Eiskrampen oder Schneereifen an den Füßen, alle Kräfte aufbieten, um die Küste zu erreichen! Nansen hat Grönland mit Skiern durchquert.

„Hat man übrigens wieder etwas von der ‚Fram' gehört?"

„Nachdem man bis zur Mündung der Lena gelangt war, hat Sverdrup sie nach Norden gesteuert. In dieser Gegend gab es wenig Eis, und das Schiff ist im Seegebiet der Neu-Sibirischen Inseln gesichtet worden, aber mehr südlich von der Stelle, wo das Packeis die „Jeannette" zermalmt hatte.

Man berichtet, daß die ‚Fram' von der Eisbank zwischen dem 78. und 79. Breitenkreis, ganz nahe dem Meridian der Insel Liakow, festgefroren war."

... Im folgenden Frühjahr schiffte sich Amundsen von neuem auf einem Seehundfänger ein, immer noch als Matrose.

Zweifellos hatte Amundsen, selbst in der Zeit, als er auf seinen Plan „verzichten" mußte, begierig jede Abhandlung bezüglich der Nord-West-Passage gelesen; aber seiner eigenen Äußerung nach hat er sich während einer Zwischenlandung in Grimsby, einem Fischerhafen der englischen Ostküste, an der Mündung des Flusses Humber einige Meilen von Hull, genauere Angaben über die Expedition verschafft, die alle bei ihrem Versuch, von einem Ozean zum andern durch den Arktisch-Amerikanischen Archipel zu gelangen, gescheitert waren.

Das Wichtigste der Grimsbyer Episode ist wohl die Lehre, die Amundsen aus einer vertieften Kenntnis der bis dahin vergeblich ausgeführten Unternehmungen zog.

Der Norweger war durch seine Seefahrten von mehr als zwei Jahren mit Meer und Eis überaus vertraut geworden; denn die Seehundjäger gingen hauptsächlich nordwärts an der Ostküste Grönlands ihrer Arbeit nach. Diese Erfahrung erlaubte ihm, die Gründe der Fehlschläge von denjenigen, deren Nachfolger er werden sollte, ausfindig zu machen. Dort in Grimsby hat sich Amundsen höchstwahrscheinlich entschlossen, sein Glück mit einer Handvoll Männer zu wagen, und zwar an Bord eines Schiffes von kleiner Ton-

nage und geringer Tiefe, das er aber für fünf Jahre ausrüsten und mit Lebensmitteln versehen wollte.

Wofür ist die Nord-West-Passage, die so oft versucht und nur von einem Schiff* dreimal bezwungen worden ist, ein Beweis? Für die Hartnäckigkeit des Menschen, die Schwierigkeiten zu besiegen, die sich seinem Vorwärtsstreben entgegenstellen.

Zunächst gab es nur die Ost-West-Passage.

Der amerikanische Kontinent versperrte den Weg von Europa nach Asien. Magalhães hatte 1520 Amerika im Süden umsegelt. Gab es nicht eine Durchfahrt im Norden? Cartier hatte es 1542 schon versucht. Der Engländer Hudson glaubte die Passage entdeckt zu haben, als er 1610 in das Binnenmeer vordrang, das heute seinen Namen trägt.

Der Mensch bestand hartnäckig darauf und fand um den 35. nördlichen Breitenkreis den „Land"-Weg von der atlantischen zur pazifischen Küste, wobei er soundso viele Kadaver hinter sich ließ. Aber nach Norden zu breitete sich an der Westküste der ganzen Länge nach die unerbittliche öde Schranke der Rocky Mountains aus. Die Forscher schlugen diese Richtung ein.

Edgar Poe nennt in seinem „Tagebuch des Jules Rodman", das zu beenden der Tod ihn gehindert hatte, einige Bahnbrecher, die das Wagnis versuchten: Jonathan Carver, Samuel Hearne, Joseph Frobisher, Peter Bond, Alexander Mackenzie, die Kapitäne Lewis und Clark, Major Zabulon,

* Henry Larsen, Sergeant der kanadischen Gebirgspolizei, führte 1940 bis 1942 mit sieben Begleitern an Bord einer dreißig Meter langen Schaluppe die erste West-Ost-Passage von Vancouver bis Halifax durch. 1944 kehrte er auf demselben Weg nach Vancouver zurück.

Major H. Long. Die Namen der Trapper und Pelzhändler, die dort ihr Leben ließen, sind verschollen.

Die „Einführung" zu seiner „Reise durch Amerika" schreibend, gesteht René de Châteaubriand, daß er selbst, „durch Amerika reisend, sich nicht weniger vorgenommen hätte, als die Nord-West-Passage zu entdecken".

„Ich wollte nach Westen vorgehen", schreibt er, „indem ich an der amerikanischen Westküste etwas unterhalb des Golfes von Kalifornien aufbrach. Von dort aus der Umrißlinie des Kontinents folgend, immer in Sicht des Meeres, beabsichtigte ich, nach Norden bis zur Bering-Straße vorzurücken, das letzte Kap von Amerika zu umschiffen, längs der Polarmeergrenze mich nach Osten zu begeben und über die Hudson-Bai, Labrador und Kanada in die Vereinigten Staaten zurückzukehren."

Eine solche Reise, von der Châteaubriand „träumte", war für das Ende des XVIII. Jahrhunderts wirklich „phantastisch", denn es handelte sich um nichts weniger als die Entdeckung zweier Passagen: die erste durch das amerikanische Festland vom Atlantischen Ozean bis zum Bering-Meer, die zweite am Nördlichen Eismeer entlang über Alaska und Kanada.

Zum Glück für die Literatur begegnete Châteaubriand kurz nach seiner Ankunft in Albany (Oregon) einem Pelzhändler namens Swift, der sehr vernünftige Einwendungen machte und ihm sagte, daß er nicht ohne weiteres allein, ohne Beistand und Hilfe, sowie ohne Empfehlungen an die englischen, amerikanischen und spanischen Grenzposten, an denen er nötigenfalls vorbei müßte, eine Reise von solcher

Wichtigkeit unternehmen könnte; und sollte es ihm gelingen, ohne Mißgeschick so viele einsame Gegenden zu überwinden, würde er in Eisregionen gelangen, wo er vor Kälte und Hunger zugrunde ginge.

Châteaubriand schiffte sich 1791 in Saint-Malo (Nordfrankreich) ein. Wäre er seinem Plan gefolgt und hätte er Glück gehabt, würde er vielleicht ein oder zwei Jahre später auf seiner Fahrt dem großen Alexander Mackenzie begegnet sein, der, von Kanada kommend, furchtlos in die beängstigende Einsamkeit der Rocky Mountains eingedrungen war und dann zwischen sich und den Prince of Wales-Inseln den vereisten Stillen Ozean vorgefunden hatte.

Damit war er an eine für die Wissenschaft sehr wichtige Region der Erdkugel gelangt, wo Amundsen zwei Winter verbringen sollte; aber Mackenzie hatte sich nicht mit den Fragen des Erdmagnetismus beschäftigt — wie übrigens noch niemand bisher. Von einem Hindernis, das er nicht zu überwinden vermocht hatte, aufgehalten, war er wieder umgekehrt.

Man stelle sich Roald Amundsen vor, wie er nachts im Logis seines an einem Kai von Grimsby vor Anker liegenden Seehundfängers, beim Licht einer Petroleumlampe, in die erstaunliche Beschreibung der Jagd nach der Passage vertieft ist, während seine Kameraden an Land gegangen sind.

Der Fanatismus der Forscher ruft ihm wieder das Wort Nansens ins Gedächtnis: Besessenheit. Ja, sie waren Besessene. Denn nach und nach, im selben Maße wie die Bahn-

brecher vordrangen, die Fährten erweiterten und ausdehnten und zwischen den Felsenklippen Durchschlupfe entdeckten, diente das abenteuerliche Unternehmen immer edleren Zwecken.

Ein Teil der „Reisenden" schleppt bald keine Warenballen mehr auf dem Rücken und hat kein Interesse mehr daran, sich durch den Pelzhandel zu bereichern. Nachdem sie mit ihresgleichen gebrochen und auf jenes klägliche Dasein verzichtet haben, das nichts Höheres kennt, als zu essen, zu schlafen und sich fortzupflanzen, widmeten sie sich, von einer Art Rausch erfaßt, der wissenschaftlichen Forschung, die ihnen am Ende keinen Reichtum einbringen und den Chefs der Expeditionen vielleicht nur zugestehen wird, ihre Namen in der langen Liste eines chronologischen Verzeichnisses gedruckt zu finden. Sobald das Geheimnis der Rocky Mountains enthüllt ist, wird die Nord-West-Passage ausschließlich ein Seeabenteuer, und es geht so weit, daß England dem Schiff, das als erstes von einem Ozean zum andern durch den Arktisch-Amerikanischen Archipel fahren wird, eine Prämie anbietet.

Die Nachforschungen dauerten Jahrhunderte, ohne daß jenes Fieber, von dem nun auch Amundsen angesteckt worden ist, erloschen wäre.

Die Tür des Logis ist nicht verschlossen, und er hört von weitem seine Kameraden ankommen. Sie haben getrunken, sie singen und rempeln sich gegenseitig an. Es kommt nicht häufig vor, daß ein Seehundfänger im Laufe des Sommers eine längere Zwischenlandung macht, und die Nacht ist schön.

„Roald, warum bist du nicht mit uns an Land gegangen?"

Amundsen hebt den Kopf, sein Blick scheint von weit her zu kommen.

„Hast du nicht verstanden, was man dir gesagt hat?“

Wartet, bis er wieder ganz da ist! Damit er euch vernimmt, muß er in der Zeit einen Sprung von einem halben Jahrhundert machen und im Raum einige tausend Meilen zurücklegen.

Er sah sich als Begleiter von Franklin an Bord des „Terror“, unter dem unmittelbaren Befehl von Crozier, dem Manne, der mit James Ross am weitesten zum Nordpol vorgestoßen war. Nachdem die Prince-Regent-Einfahrt durchquert war, trieb das an einem Eisberg verankerte Schiff ab...

„Woran denkst du, Roald? Heute abend waren eine Menge Seeleute von der Handelsflotte an Land. Es ist schön zugegangen! Schade, daß du nicht mitgekommen bist.“

... Eine große Menge Seeleute waren auch im Norden des amerikanischen Kontinents anzutreffen gewesen. In zwei Stunden hatte der junge Matrose mit John Ross, Parry, Richardson, Back und Scoresby ausgiebig Bekanntschaft gemacht. Ehe er seinen Seesack im Logis des „Terror“ niederlegte, hatte er sich auf der „Hécla“, der „Fury“ und an Bord vieler anderer Schiffe anheuern lassen. Er hatte Inseln, enge Durchfahrten, Landzungen und Buchten entdeckt, die er jeweils auf der Karte des Buches, das er in den Händen hielt, ermittelt hatte.

Ob er mit Ross, Parry, Richardson, mit Back oder Scoresby gefahren war, immer hatte er umkehren müssen. Das eine Schiff war an den Felsen zerschellt, ein anderes von den Eismassen erdrückt oder so bedenklich beschädigt worden.

daß es hatte aufgegeben werden müssen. Oder nachdem man Sommer für Sommer langsam vorwärtsgekommen war, nachdem man trotz der Eisbank einen Korridor zwischen zwei Küsten durchschifft hatte, dann noch einen zweiten und einen dritten, und dabei jedesmal überwintern mußte, war man mitten in einen Golf geraten, der das Ende der Welt zu sein schien, und jede Hoffnung, weiter vorzudringen, war aussichtslos gewesen. Die Leichen der Männer, die der Kälte, dem Skorbut, dem Hunger und dem Wahnsinn erlegen waren, säumten den Hinweg und den Rückweg — wenn es einen solchen gab.

„Ließe sich eine Passage finden oder nicht?" fragte sich Roald. Durch die Bering-Straße kommende Walfischjäger arbeiteten an der Küste von Alaska. Andere hatten die Baffin-Bai hinter sich gelassen und gingen bei North-Water auf Fang. Und zwischen ihnen lag ein unentwirrbares Labyrinth, hinter dessen Geheimnis noch niemand gekommen war.

Aber nun der Engländer John Franklin. Er ist nahe an den Sechzig und hat zwanzig Jahre seines Lebens im Eis verbracht. Nachdem er, vom nordamerikanischen Kontinent kommend, schon zweimal über unbekannte Seen gefahren, Berge erklommen und Flüsse überquert hatte, mußte er den Rückweg einschlagen. Nun versucht er sein Glück auf dem Meer. Er hat zwei Schiffe ausgerüstet, den „Erebus" und den „Terror", hat eine zahlreiche Mannschaft angeheuert, als hinge der Sieg von der Stärke ab. Er hat England am 26. Mai 1845 verlassen, und seine letzte persönliche Botschaft ist von der Walfisch-Insel in der Melville-Bucht (Grönland) abgeschickt worden.

Einige Monate später berichtete der Kapitän des „Dannett" bei seiner Rückkehr in den Hafen, daß er die Schiffe Franklins mit den Eismassen am Eingang des Lancaster-Sund hatte abtreiben sehen . . .

Bis hierher war Roald gekommen, als seine von Land zurückkehrenden Kameraden ihn an der Schulter rüttelten. „Was liest du denn da so Spannendes?"

Sie warfen ihre Stiefel durchs Logis, und ihre Kojen krachten unter ihnen, als sie sich hinlegten. „Geh auch schlafen, Roald! Morgen geht's wieder auf See!"

Schlafen? . . . Aber die ganze Expedition Franklins ist verschollen. Man erhält keinerlei Nachricht mehr. Die Schiffe sind verschwunden. Fünfzehn Jahre vergehen, ehe man einen Bericht von Gore entdeckt, einem der Leutnants des großen englischen Forschers, der Auskunft über die Route der Seefahrer gab und enthüllte, wie sie — die ersten wenigstens — umgekommen waren.

Amundsen zeichnet von neuem mit seinem Bleistift auf der Karte Punkte ein.

Hinter dem Lancaster-Sund waren die Schiffe nordwärts gefahren und in den Wellington-Kanal geraten. Das Eis hatte sie gezwungen, der Westküste der Cornwallis-Insel zu folgen, und sie hatten auf der Insel Beechey überwintert.

Den Winden, den Strömungen und dem Treibeis preisgegeben, hatten sie im darauffolgenden Sommer auf dem Meer nur wenig vorwärtskommen können. Von einem neuen Winter überrascht, waren sie nach Süden mitten in ein gefrorenes Gewässer geworfen worden, und zwar im Seegebiet von King William-Land.

Die Polarnacht und die Kälte hatten sie nicht an der Arbeit gehindert, und sie wußten, daß sie sich ganz in der Nähe schon bekannter Gewässer befanden. Wäre ihnen das Wetter günstig gewesen, so hätten sie im folgenden Sommer Kurs auf die Bering-Straße genommen. Aber im nächsten Sommer hatte es keinen Eisgang gegeben.

Da war plötzlich der Tod aufgetaucht und hatte Franklin und vierundzwanzig vom Kampf erschöpfte Männer hinweggerafft.

Gore hatte das Kommando übernommen, und zum drittenmal waren die Mannschaften von der Polarnacht und der Kälte in den stilliegenden Schiffen eingeschlossen worden, die sie im Frühjahr verlassen mußten, um nicht Hungers zu sterben, da die Proviantträume leer waren. Zu Fuß hatten sie die Meerengen überquert, die Inseln erklommen und nur haltgemacht, um zu schlafen und die tot umgesunkenen Männer in ihrem Grab von Eis zu verscharren; sie hatten die Richtung zum Festland eingeschlagen, zu den unbewohnten und öden Küsten Kanadas. Alle waren umgekommen . . .

„Lösch die Lampe aus, Roald, und laß uns schlafen." Amundsen griff nach einer Sturmlaterne und ging hinaus auf Deck.

„So nahe am Ziel sein und scheitern!" sagte er vor sich hin. „Sich neunzig Meilen von einem bekannten Meer befinden und sterben müssen! Neunzig Meilen: einige Stunden Schiffahrt, wenn das Wasser vor einem tief genug und der Wind günstig ist. Aber warum ist er mit zwei Schiffen losgefahren? Hundertundzwanzig Mann ernähren müssen,

und dies drei Jahre und noch länger! Sie waren zu zahlreich. Man muß mit einem Fahrzeug von geringer Tonnage und mit einer Handvoll Kameraden absegeln."

Erst 1859 hatte der Irländer Mac Clintock den Bericht entdeckt, den Gore beim Verlassen der Schiffe verfaßt hatte; und dank diesem Dokument – Franklins Leutnant hatte angegeben, daß er sich mit den Überlebenden zum Großen Fischfluß aufmachen würde – und vor allem dank den aufgeschichteten Steinen auf den Gräbern hatte er die von den Unglücklichen verfolgte Route wiedergefunden ...

Amundsen hebt die Augen zum leuchtenden Sommerhimmel und heftet den Blick lange auf die Sternbilder des nördlichen Himmels und den Polarstern, jene Sternbilder, die Franklin, Richardson, John Raë, Ross, Anderson und ihre Gefährten getäuscht und denen die Sterbenden, Gebete murmelnd, sich zugewandt hatten; dieser Polarstern bezeichnete das Ziel, das sich auch Nansen gesetzt hatte, und dem er zu dieser Stunde mit der „Fram" entgegentrieb.

War es überhaupt menschenmöglich, die Passage auszuführen?

Amundsen putzt den Docht der Laterne, wendet eine Seite im Buch um und kommt zu der außergewöhnlichen Geschichte von Mac Clure, der sich von einem Ozean zum andern durch den Arktisch-Amerikanischen Archipel begeben hatte; er erhielt den dafür bestimmten Preis von zehntausend Pfund Sterling, obgleich er die gestellte Bedingung, die Passage mit einem Schiff zu durchfahren, nicht erfüllt hatte. Und so blieb die Nord-West-Passage zu Wasser immer noch zu entdecken und auszuführen.

Mac Clure – ebenfalls ein Irländer –, einer der Begleiter von George Back, erforschte die nördlichen Meere seit vierundzwanzig Jahren. 1848 hatte er sich bereits mit James Ross auf die Suche nach Franklin gemacht und war von der häufig von Walfischfängern, die aus dem Stillen Ozean kamen, befahrenen Barrow-Straße nach Alaska aufgebrochen. Er war einer derjenigen gewesen, die Banks-Land und Victoria-Land erkundet hatten.

Zwei Jahre später – Mac Clintock war noch nicht auf den Bericht von Gore gestoßen – hatte er sich in den Dienst Richard Collinsons' gestellt, der die „Enterprise" führte, während er selbst das Kommando des „Investigator" übernahm.

Obgleich ihm vorgeschrieben worden war, mit der „Enterprise" zusammen zu segeln, hatte sich Mac Clure sofort nach dem Lichten der Anker in Cork (Irland) am 11. Mai 1850 abgesondert und sich nach Süden gewandt. Denn der Plan der Expedition, deren Ziel wiederum die Aufklärung des Geheimnisses Franklin war, bestand darin, dem Arktisch-Amerikanischen Archipel durch die Bering-Straße näherzukommen ...

Amundsen stieß einen Schrei aus. Daraus erkennt man den Seemann! Sechs Monate auf See fahren, sich der großen Winde bedienen, sich anstrengen, den völligen Windstillen auszuweichen, die Passatwinde ausnutzen, gegen das Kap Horn ankämpfen, das amerikanische Festland im Süden umschiffen und den äußersten Norden erreichen! Und dies alles, um sich erst am Ausgangspunkt des eigentlichen Arbeitsfeldes zu befinden und sich von den Strömungen

treiben zu lassen, die der Forscher als die günstigsten beurteilt, und vielleicht denselben amerikanischen Kontinent im Norden zu umschiffen, vielleicht auch Spuren Franklins zu entdecken . . .

Von neuem blickt Amundsen zum Polarstern auf. Kann das Leben ein hinreißenderes Abenteuer bieten als eine solche Fahrt?

Der „Investigator" gewinnt Vorsprung; er ist ein besserer Segler als die „Enterprise" oder auch geschickter geführt – Mac Clure hatte diese lange Route schon einmal zurückgelegt. Er verschwindet hinter der Linie des Horizonts, und man sieht ihn nicht mehr wieder . . . sechsundfünfzig Jahre lang.

Aber siebenundzwanzig Monate nach der Abfahrt des „Investigator" von Cork bemerkte Bedford Pim, Leutnant von Sir Belcher, der sich auf Erkundungen an einer nicht genau angegebenen Stelle in den Gewässern von Banks-Land befand, einige Männer, „Weiße" unverkennbar, die das Eis aufbrachen, um dort einen Toten zu bestatten. Pim ging näher heran und erkannte unter ihnen Mac Clure.

Der Irländer erzählte sein Abenteuer. Seine lange Seefahrt um das Kap Horn, dann die Küste des Stillen Ozeans entlang, durch das Bering-Meer und die Barrow-Straße, von wo er zwei Jahre vorher mit James Ross abgesegelt war, und über das ihm bereits bekannte Banks-Land hatte ihn an eine tiefe Meerenge geführt, die von ihm Prince of Wales genannt worden war. Indem er diesen Wasserlauf erforschte und davon eine Karte anlegte, hatte er sich nach Osten und Süden gewandt und die Überraschung erlebt, sich im rie-

sigen, „schon durch die vom Atlantischen Ozean kommenden Seefahrer erkundeten" Melville-Sund zu befinden.

Die Passage durch das Meer im Norden Amerikas war also möglich, und der „Investigator" würde sie zweifellos bewältigt haben, wenn der Winter ihn dort nicht zur Untätigkeit verdammt hätte. Der folgende Sommer war so streng, daß bei dem teilweise stattfindenden Eisgang nur einige Kanäle offen blieben; Mac Clure, der wie ein an der Leimrute klebender Vogel sich nicht ganz befreien konnte, mußte sich auf kurze Bootsfahrten und Abstecher über die Eisbank beschränken, die das doppelte Ziel hatten, das Gebiet zu erforschen und die Mannschaft mit Proviant zu versorgen. Aber Renntiere und Bisamziegen wagen sich nur selten und in geringer Anzahl in diese hohen Breitenkreise, wenn die Schneestürme das Trümmereis aufwühlen. Und der Hunger hatte sich an Bord des „Investigator" eingestellt.

Der nächste Sommer war ebenso streng gewesen. Das Schiff hatte sich nicht vom Eis befreien können. Die Männer starben dahin. „Wir sind gerade dabei, einem von ihnen die letzte Pflicht zu erweisen", schloß Mac Clure.

Auf einer achtundzwanzigtägigen Fahrt durch die Barrow-Straße – nicht zu verwechseln mit Barrow in Alaska – wurden Mac Clure und seine erschöpften Gefährten von Bedford Pim zu Sir Edward Belcher gebracht, dem Leiter einer wichtigen Expedition, der letzten, die Frau Franklin organisiert hatte, in der Hoffnung, ihren Mann wiederzufinden.

Belcher, der genaue Instruktionen empfangen hatte, dessen Nachforschungen aber vergeblich gewesen waren, ent-

schloß sich, den „Investigator“ und zwei seiner eigenen Schiffe aufzugeben, und machte sich nur mit dem „North Star“ ostwärts nach England auf, von wo er gekommen war; er nahm an Bord Mac Clure mit, der aus Westen angelangt war und als einziger den Ring um den amerikanischen Kontinent geschlossen hatte.

Aber der „Investigator“, dieser „Gefangene des Eises“, hatte die Nord-West-Passage nicht ausgeführt.

Das auf Befehl Edward Belchers im Arktisch-Amerikanischen Archipel aufgegebene Schiff wurde jedoch nicht von den Eismassen zertrümmert, noch verschwand es für immer. Davon erfuhr aber Mac Clure, der 1873 starb, nie etwas, und Roald hörte erst davon bei seiner Rückkehr vom Südpol.

Im Laufe des Sommers 1910, also sechsundfünfzig Jahre später, entdeckte Kapitän Jarvis, der auf Walfang in den Gewässern von Kap Barrow weilte, ein Schiff, das vor dem Winde trieb. Er rief es an und erhielt weder eine Antwort noch unterschied er einen Matrosen an der Ruderpinne oder auf dem Halbdeck; er bestieg eine Schaluppe, legte am Schiff an und schwang sich an Bord.

Nachdem er ein Deck überquert hatte, wo weder von Leben noch von Tod eine Spur zu entdecken war, wo er nicht einmal auf eine Ratte oder ein Skelett stieß, wandte sich Jarvis zum Heck und las dort auf einem über dem Kompaß angebrachten Kupferschild: „Investigator“.

Er drang in die Deckkajüte ein und ging durch den Navigationsraum mit den Apparaten, Instrumenten und Karten, wo eine solch musterhafte Ordnung herrschte, daß er beim Öffnen der Tür, die zu den Logis führte, darauf gefaßt war,

sich einem Manne gegenüber zu befinden. Aber in den Kajüten und in der Messe hausten nur die Geister der Offiziere, die hier gelebt hatten. Das Halbdeck, das er nachher besichtigte, mußte die Mannschaft schon sehr lange verlassen haben.

Mit Ausnahme der Segel und einiger verfaulter Seile waren das Schiff und seine durch die Kälte gut erhaltenen Einrichtungen in ausgezeichnetem Zustand. Es war eine reiche Prise, die der Besitzer des Walfängers in Schlepptau nahm und in den Stillen Ozean führte. Für Jarvis, seine Harpunierer und Flenser war der Fang für dieses Jahr beendet.

Wie viele Hunderte von Seemeilen hatte der „Investigator" im Nördlichen Eismeer durchmessen müssen, von Banks-Land zum Kap Barrow, einschließlich der langen Umwege, zu denen ihn die Winde, die Strömungen und das Treibeis veranlaßt hatten, ohne daß eine Hand auf das Steuer drückte? Getreulich hatte er den Kurs eingeschlagen, den er gekommen war, während sein Kapitän Mac Clure sich nach Osten begeben hatte.

Starker Gegenwind und graugrüne, stürmische hohle See, an der sich der Vordersteven stieß, haben die Ausfahrt aus dem Humberfluß an der Ostküste Englands schwierig gemacht.

Unter den Sprühregen und den Sturzwellen mußte man lange lavieren, um von der Küste wegzukommen und einen mit dieser parallel laufenden Kurs einzuschlagen.

Was bedeuten einige Stunden, wenn man an die kühnen Männer denkt, die, von England kommend, das Kap Horn umschifften mit dem Ziele, fünf, sechs Monate später die Arktis zu erreichen?

Roald, der an der Ruderpinne des Seehundfängers steht, um beizulegen und nach Nordwesten zu steuern, atmet den Wind ein, der, ehe er Jod in sich aufnahm, über die norwegischen Gipfel galoppiert ist und nach Schnee und Harz riecht, dem besonderen Geruch der Heimat.

Eines Tages – aber in welches Jahr fällt dieser Tag? – hat er die Wichtigkeit seines Planes entdeckt. Wenn er die Nord-West-Passage bewältigt, wird es wirklich eine große Tat sein. Überdies wird er an der Vervollständigung der Karte dieser Region gearbeitet und nicht wenig Material für die Forscher mitgebracht haben.

Und noch etwas: der Arktisch-Amerikanische Archipel hat wissenschaftlich noch mehr Bedeutung als der Nord- oder der Südpol.

Roald läßt die einen Schritt von ihm entfernte Windrose in ihrem Gehäuse nicht aus den Augen.

Ein Stern bezeichnet den Norden, und diese Narren von Matrosen, denkt er, glauben mit Vorliebe, daß er ein Sinnbild ist und daß zwischen ihm und dem fast unbeweglichen, scheinbar über dem Nordpol schwebenden Polarstern eine Beziehung besteht.

Diese Narren von Matrosen – sie haben wohl anderes zu tun – beugen sich niemals über die Karte, die der Patron manchmal auf den Tisch im winzigen Navigationsraum ausbreitet und auf die ein sich über einige Grade eines

Meridians erstreckender Pfeil eingezeichnet ist mit den Worten: „Magnetische Abweichung". Sie geben nicht acht, wenn der Kapitän die Berechnung dieser Abweichung vornimmt, gleich nachdem er den genauen Punkt des Horizontes, wo die Sonne auftauchen oder verschwinden wird, bestimmt hat.

Der Stern der Windrose, sagt sich Amundsen, die Augen darauf geheftet, ist gewissermaßen der magnetische Polarstern, der andere am Himmel, der mathematische Polarstern, der den Punkt bezeichnet, wo die verlängerte Erdachse auf das Himmelsgewölbe treffen würde, wenn es eine solche gäbe und die Erde sich nicht frei im Raume drehte.

Wenn man diesem Stern der Windrose folgte, sich ohne Berechnung der Abweichung nach der nach Norden weisenden Magnetnadel richtete — vorausgesetzt, die Route wäre frei — würde man dann den magnetischen Pol erreichen? „Ihr Kurs würde Sie an eine Stelle der Nord-West-Passage führen." Und dort würde sich ein Phänomen zeigen — es zeigt sich tatsächlich —, das einem merkwürdig vorkäme: die Nadel würde sich „neigen" und, wenn sie die Möglichkeit hätte, eine senkrechte Stellung einnehmen, die magnetische Spitze nach unten gerichtet.

Damals hatte Amundsen in Erfahrung gebracht, daß Kolumbus, als er auf ein Ziel zusteuerte, das er nicht für Amerika hielt, die Abweichung der Magnetnadel zwischen dem mathematischen und magnetischen Norden berechnet und damit folgendes festgestellt hatte: je mehr er nach Westen vordrang, veränderte sich diese Abweichung. Peary hatte 1820, nachdem er den Lancaster-Sund und andere lang sich hinschlängelnde Meerengen passiert hatte und in

eine Bucht vorgedrungen war, ganz bestürzt wahrgenommen, daß sein Kompaß verrückt geworden war.

Für den Ausgangspunkt dieser Phänomene, welche die Gelehrten Erdmagnetismus nennen, der, wie sie gestehen, „in seiner Substanz unbekannt" ist, hatte James Clark 1831, was die nördliche Region anbelangt, den 70° 50′ Breite und 90° 46′ westlicher Länge (Greenwich) berechnet, das heißt genau dort, wohin Roald mit siebzehn Jahren vorhatte, eines Tages aufzubrechen.

Außerdem hatte der Junge gelernt, daß es nicht nur einen, sondern zwei magnetische Südpole gibt, den einen beim 75. Breitengrad und 130. westlichen Längengrad, den andern am 73. Breitengrad und 14. östlichen Längengrad. Auch dort neigte sich die Nadel und nahm eine senkrechte Stellung ein, aber nun war es die nicht magnetische Spitze, die sich zum Erdmittelpunkt richtete.

Das war noch nicht alles; die Geographen hatten einen magnetischen Äquator gezogen, eine wellenförmige Linie, bald nördlich, bald südlich des geographischen Äquators verlaufend und an gewissen Stellen davon zwölf bis vierzehn Grad abweichend, längs welcher die magnetische Spitze völlig horizontal lag.

Jedoch standen alle diese Positionen nicht eindeutig fest, und die magnetische Kraft wechselte. Man hatte also großes Interesse daran, einen dieser Punkte zu erreichen und sich dort aufzuhalten.

Der kindliche Traum des jungen Studenten, als erster Seemann mit einem Schiff nördlich von Amerika die Durchfahrt zu finden, war zur folgenden Vorstellung geworden:

den von James Clark bis Boothia unternommenen Kurs einzuschlagen und auf dieser Insel zu überwintern, wo ein Physiker die Veränderungen und Abweichungen des nördlichen magnetischen Feldes studieren sollte; im darauffolgenden Frühjahr dann weiterzufahren und, wenn möglich, eisfreies Wasser im Westen zu finden und als Gelehrter und Geograph ans Werk zu gehen.

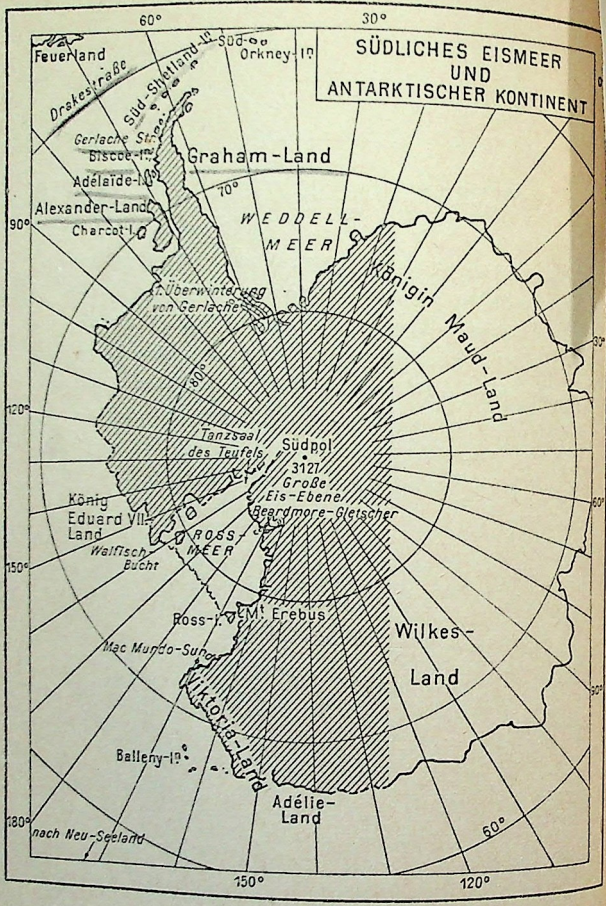
Der Seehundfänger drehte plötzlich bei, und Roald, der sich vom Wind hatte überraschen lassen, senkte den Kopf unter dem Erguß eines Sprühregens.

„Leg dich doch hin!“ ruft ihm der Patron zu. „Du hast die ganze letzte Nacht gelesen und schläfst ja an der Ruderpinne ein.“

III. KAPITEL

ERSTE ÜBERWINTERUNG IN DER ANTARKTIS

Ehe er sich bei Nansen meldet, dessen „Große Fahrt" gescheitert war, den aber ein außergewöhnlicher Marsch über die Eisbank berühmt gemacht hat, schifft sich Amundsen, seiner Eingebung folgend, in Richtung eines magnetischen Südpols ein. — Mit einem merkwürdigen Mann, der noch von sich reden machen wird, dem Anthropologen Cook aus Neuyork, geht er in der Südpolarnacht auf die Jagd und rettet die Mannschaft der „Belgica".


SÜDLICHES EISMEER
UND
ANTARKTISCHER KONTINENT
60°
30°
Feuerland
Drakestraße
Süd-Shetland-Is.
Süd-Orkney-Is.
Gerlache Str.
Biscoe-Is.
Graham-Land
Adelaide-I.
70°
Alexander-Land
Charcot-I.
90°
WEDDELL-
MEER
Überwinterung
von Gerlache
80°
Königin Maud-Land
120°
Tanzsaal
des Teufels
Südpol
3127
Große
Eis-Ebene
Beardmore-Gletscher
König
Eduard VII.
Land
ROSS-
MEER
Walfisch-
Bucht
150°
Ross-I.
Mt. Erebus
Wilkes-
Land
Mac Mundo-Sund
Victoria-Land
Balleny-Is.
Adélie-
Land
180°
nach Neu-Seeland
60°
150°
120°

Von dem großen seemännischen Abenteuer verlockt, hat Amundsen, nachdem er die Kindheit hinter sich hatte, den Plan gefaßt, das Schiff, das als erstes vom Atlantischen zum Stillen Ozean durch das Nördliche Eismeer seinen Weg nehmen würde, selbst zu führen. Lektüre, Studien, Überlegungen haben ihm nach und nach die Schwierigkeiten, den Umfang und die Bedeutung des Unternehmens klar veranschaulicht. Er hat nicht locker gelassen, und an dem Tage, wo er frei und unabhängig geworden ist, hat er sich der strengen Zucht, die er gefühlsmäßig als richtig erkannte, unterworfen. Fünfzehn Jahre später sollte er die „Gjöa" unter sich haben.

Diese Ausdauer und Sicherheit bei der Verfolgung des Zieles sind ganz gewiß das Zeichen einer wenig alltäglichen, bereits hervorstechenden Zähigkeit, aber auch einer sehr starken Persönlichkeit.

Fridtjof Nansen hatte auf ihn einen bemerkenswerten Einfluß ausgeübt. Dies verraten manche Redewendungen in den Berichten Amundsens, und besonders auch gewisse Handlungen. Der junge Roald hat seine erste Forschungsreise nicht unternehmen wollen, ohne die moralische Unterstützung des Gelehrten, „der sich selbst nicht für die Nord-

West-Passage interessierte", erlangt zu haben. In der Folge hat er ihm des öfteren seine Absichten mitgeteilt und ihn um Rat gefragt.

Amundsen hat jedoch immer an seinen eigenen Plänen festgehalten. Er war von so starker Persönlichkeit und seiner selbst so sicher, daß er 1910 von Oslo mit der „Fram", die Nansen ihm anvertraut hatte, absegelnd, einzig und allein dem Kommandanten des Schiffes das Ziel der Reise mitteilte.

Aber wir sind erst im Jahre 1897. Amundsen ist fünfundzwanzig Jahre alt. Er ist ein junger Mann von hohem Wuchs, mit kräftiger Lunge und gesundem Blut nach vier Jahren Seefahrt und Bergtouren, denn wenn er als Matrose im Nordatlantischen Ozean und in der Arktis gegen die Wellen gekämpft hat, so hat er als Sportsmann und Soldat die Gipfel erklommen und auf Skiern die schneebedeckten Berge überwunden.

Nun enthüllt sein Verhalten noch einen andern Zug seines Charakters. Sicherlich würde man über ihn lachen, denkt er, wenn er, der einfache Matrose eines Seehundfängers, bekannt gäbe, er habe sich vorgenommen, die Nord-West-Passage zu entdecken und den Erdmagnetismus zu studieren. Wer würde ihn anhören, ihm helfen; wer würde seine Börse öffnen, um eine Expedition zu finanzieren mit einem Manne an der Spitze, von dem niemand bisher hat reden hören, und der sogar nicht einmal das Patent eines Seekapitäns besitzt? Junge Leute, nicht kühner als er, aber weniger überlegt, würden indessen nicht zögern, sich sofort in das Abenteuer zu stürzen.

Amundsen aber sieht seine Lehrzeit noch nicht für abgeschlossen an und hält es für nötig, an untergeordneter Stelle an einer Forschungsreise teilzunehmen. Erst dann wird er so weit sein, selbst eine Expedition zu leiten und sich vor Nansen sehen zu lassen.

Ein Jahr früher, im Februar, hatten die „Amtlichen Nachrichten von Moskau" mitgeteilt, daß der norwegische Naturforscher, dessen Abwesenheit und Schweigen drei Jahre gedauert hatten, am Nordpol angelangt wäre. „Kouchnareff, ein Lieferant Nansens", so las man damals in dieser Zeitung, „setzt die ‚Revue Orientale' durch Vermittlung des Polizeichefs Kondakoff von Kolymsk, durch Kuriere von Jakutsk nach Kirensk und dann auf telegraphischem Wege davon in Kenntnis, daß Nansen den Pol erreicht hat, sich an Land befindet und zurückkommt."

Das in der europäischen Presse veröffentlichte Telegramm hatte große Aufregung hervorgerufen. Die „Autoritäten" hatten sich bemüht, eine Bestätigung der Nachricht zu erlangen. Die ausländischen Konsuln an den entlegensten sibirischen Posten waren beauftragt worden, die Sache zu untersuchen und bei den Reisenden und den Seeleuten der Arktis Erkundigungen einzuziehen. Es war aber sogar unmöglich gewesen, den Urheber der Depesche ausfindig zu machen.

Und plötzlich hatte man, Anfang September 1896, in Oslo erfahren, daß Nansen und die „Fram" am 27. August in Tromsö angekommen waren.

Bei den gewaltigen Leistungen der Forscher und der

Fülle der unternommenen wissenschaftlichen Beobachtungen hatte kein Journalist es gewagt, sein Bedauern darüber auszudrücken, daß der Pol nicht erreicht worden war.

Man hatte sich große Sorgen gemacht, als die „Fram" von den riesigen, noch nicht zusammenhängenden Eisblöcken eingeschlossen zu werden drohte, und ferner, als man sie von der Eisbank befreien mußte, indem man mit Dynamit einen Durchgang sprengte.

Aber im Werftbecken, wo der Dreimaster, dessen Pläne Nansen selbst entworfen und den Archer Colin dann gebaut hatte, nach achtunddreißig Monaten Seefahrt und Drift eingelaufen war, hatte man festgestellt, daß der ganze Seeschaden im Verlust einer einzigen Eisenklammer am Hintersteven bestand.

Ebenso kann man sagen, daß die lange Reise „für diejenigen, die an Bord geblieben waren", fast ohne Zwischenfall verlaufen war. Mit elektrischem Licht, guter Heizung, ausreichender Ernährung, behaglicher Unterkunft und mit den besten Instrumenten versehen, hatten Seeleute und Gelehrte durchaus wie in einem Laboratorium und einem Observatorium arbeiten können.

Eine Reihe sich über mehrere Tage erstreckender Berechnungen hatten jedoch bewiesen, daß die „Fram", die sich damals am 84° 40′ nördlicher Breite und 102° östlicher Länge befand – der höchste erreichte Standort eines Schiffes – aufgehört hatte, sich dem Pol zu nähern und einem eindeutig westlichen Kurs gefolgt war; da hatte Nansen es im März 1895 für ratsam gehalten, das Schiff zu verlassen und die große Eiswanderung zum 90. Breitengrad zu versuchen.

Am 14. März war alles zum Aufbruch bereit: achtundzwanzig Hunde, zwei Kajaks und drei mit Lebensmitteln beladene Schlitten, die hundert Tagesrationen für die Männer enthielten und dreißig für die Tiere – ehe diese eines nach dem andern getötet werden mußten. Und Nansen hatte mit seinem Leutnant Johansen von seinen Kameraden Abschied genommen, und der kleine Zug hatte sich entfernt.

Erst vierhunderteinundsechzig Tage später – und zwar ohne den Pol erreicht zu haben – sollten die beiden Forscher wieder einen Menschen sehen!

Die Journalisten entlockten Nansen und Johansen allmählich die Einzelheiten eines der außergewöhnlichsten Wagnisse aller Zeiten.

Die Forscher hatten fünfzehn Monate auf der Eisbank und in den Eismassen von Franz Josef-Land ganz allein gehaust; sie waren auf Jagd und Fischfang gegangen, als der Proviant aufgebraucht und der letzte Hund aufgezehrt gewesen war. Das Erstaunlichste war, daß die beiden Männer, obgleich oft in Gefahr, sich nie wirklich in höchster Not befunden hatten. Sie waren nicht vom Hunger gequält worden, dem unversöhnlichsten Feind weltabgeschiedener „Eisgänger".

Drei Wochen nach dem Verlassen der „Fram" befanden sie sich an 86° 25′ nördlicher Breite, und sie hatten den ersten Hund töten müssen, um die anderen Tiere zu ernähren. Die Schwierigkeiten des Marsches waren so groß, das Vordringen geschah so langsam auf der Eisplatte, die dort einen dreitausendsechshundert Meter tiefen Ozean bedeckte, und die Vorräte waren so dürftig, daß Nansen und Johan-

sen sich entschlossen hatten, ihr Vorhaben aufzugeben und zu versuchen, Franz Josef-Land zu erreichen. Sie waren dort im August angelangt, und zwar in den Gewässern von Graham-Bell-Land, und hatten die Karte dieser Gegend berichtigt und vervollständigt.

Durch die schlechte Jahreszeit waren sie aufgehalten worden, und sie mußten am 81° 25′ nördlicher Breite in einem Zelt aus Seehundfell überwintern. Zwei Männer allein – der letzte Hund war seit langem verschwunden – viele Wochen lang in der Dunkelheit und in einer mörderischen Kälte! Aber ihr Mut war nicht zu brechen gewesen, und die Erinnerung an die norwegische Heimat ließ sie keineswegs verzweifeln, sondern verlieh ihnen neue Kraft.

„In der Weihnachtsnacht", erzählte Nansen, „hörten wir die Glocken von Oslo und all den kleinen entlegenen Ortschaften in den Fjorden und den verschneiten Bergen, welche die Christen zur Mette riefen."

Am 19. Mai 1896 waren sie nach Spitzbergen aufgebrochen. Erschöpft, mancherlei Gefahren ausgesetzt, rückten sie mühselig vorwärts, bald in den Kajaks fahrend, bald die breiten Eisberge überquerend oder mit einer Eisscholle abtreibend und jagend und fischend, um sich zu ernähren.

Am 17. Juni hatten sie endlich einen Menschen erblickt, den ersten seit vierhunderteinundsechzig Tagen, einen Engländer, der zwei Jahre vorher einige Meilen weiter am Kap Flora gelandet war, um sich geographischen Studien zu widmen; er begrüßte sie, stellte sich ganz feierlich vor als Mr. Jackson und forderte sie auf, in sein Boot einzusteigen.

„Woher kommen Sie?"

„Wir haben im März vorigen Jahres am 84. Breitengrad und 102. östlichen Längengrad die ‚Fram' verlassen."

„Die ‚Fram'?" fragte erstaunt Mr. F. Jackson. „Sie war in den Gewässern von Spitzbergen gemeldet worden."

Das stimmte. Anderthalb Monate später gingen die beiden Forscher an Bord des Peary gehörenden „Windward", der gekommen war, um Jackson neu zu verproviantieren; der Segler brachte sie nach Vardö, wo sie wieder an Bord ihres eigenen Schiffes stiegen.

Nein, Amundsen konnte von einem solchen Manne keine Hilfe erbitten, ehe er sich nicht einiges Anrecht darauf erworben hatte.

Das Glück, das ihm lange Zeit günstig war, verschaffte Amundsen die Empfehlung, die er suchte.

Der belgische Schiffskapitän de Gerlache organisierte eine Reise in die Antarktis, deren Ziel nicht der geographische Pol, sondern einer der beiden magnetischen Südpole war, und zwar jener, von dem man annahm, er läge am 75. südlichen Breitenkreis und 130. westlichen Längengrad; und dort wollte er überwintern.

Keine andere Expedition hätte dem jungen Norweger, der sich vornahm, später ein Schiff in den Arktisch-Amerikanischen Archipel zu führen und sich dort aufzuhalten, besser zusagen können. Eine lange Seefahrt, die seine nautische Bildung vervollkommnen würde, eine Überwinterung im Eis – es sollte die erste in der Antarktis ausgeführte sein – und Studien über den Erdmagnetismus!

Er bewarb sich als Offizier an Bord der „Belgica", die

Adrien de Gerlache befehligte, und erreichte, daß sein Antrag angenommen wurde. Amundsen wurde sogar als I. Offizier angeheuert, was sich durch die Tatsache erklären läßt, daß der belgischen Expedition keine großen Mittel zur Verfügung standen.

Aber de Gerlache hatte seine Wahl nicht zu bereuen gehabt. Amundsen war im Logis ein ausgezeichneter Kamerad und an Bord kühn und verwegen. Und vielleicht wäre de Gerlache nicht zurückgekehrt, wenn er ihn nicht mitgenommen hätte.

Der Dreimaster „Belgica" machte sich am 16. August 1897 in Antwerpen segelfertig. Zum erstenmal schlug Amundsen die Route nach Süden ein, die der große Irländer Mac Clure mehrere Male wenigstens bis in die Gegend des Kap Horn verfolgt hatte, und im letzten Teil der langen Reise von Escaut bis Ushuaïa auf Feuerland hatte der Norweger Muße, ausgiebig die Bekanntschaft mit einem merkwürdigen Manne zu machen, der in Rio de Janeiro an Bord gestiegen war, dem Neuyorker Anthropologen und Arzt F. A. Cook, der einige Jahre später in einer sehr eigentümlichen Art und Weise von sich reden machen sollte.

Im Augenblick bedeuteten die Gespräche mit Dr. Cook für Amundsen einen großen Gewinn; nach beendeter Wache suchte er ihn in der Messe oder seiner Kajüte auf, während die „Belgica", in allen Fugen krachend, durch die hohle See schlingerte.

Dr. Cook war sechs Jahre früher einer der Begleiter des damals schon berühmten Robert Edwin Peary gewesen, dessen Mißerfolg bei den von Grönland und Grant-Land aus

nach dem Nordpol unternommenen Expeditionen Nansen mit veranlaßt hatte, die Drift der „Fram“ zu versuchen.

Dieser Dr. Cook war ein Schönredner, ein Mann mit großer Phantasie, die ihn allerdings bei einer gewissen Angelegenheit im Stiche lassen sollte. Im Halbdunkel der Messe oder Kajüte – es gab nicht genug Petroleumlampen an Bord – hörte Amundsen mit Vergnügen seinen Erzählungen zu über die von Peary geleiteten Forschungen in den Jahren 1891 und 1892 im Melville-Sund und den nördlicher gelegenen Fjorden. Es war ihnen geglückt, das grönländische Festland durch den Inglefield-Golf anzulaufen, und mit vier Schlitten und zwölf Hunden hatten sie Gebirgspässe bis zu fünfzehnhundert Metern über dem Meeresspiegel erklettert und überschritten und waren von dort zu dem Kane-Becken und dem Whale-Sund hinabgestiegen.

In den Gewässern von Feuerland mußte Roald, der Tag und Nacht mit de Gerlache sich der Führung des Schiffes zu widmen hatte, seine Besuche bei dem amerikanischen Anthropologen einschränken. Um sich der Küste zu nähern, kämpfte der Dreimaster gegen den mächtigen Westwind auf einem der gefürchtetsten Meere der Welt. Und obwohl Amundsen zum erstenmal das Manövrieren auf einem solch ansehnlichen Segler zu befehligen hatte, boten sich ihm manche Gelegenheiten, seine in dreijähriger Schiffahrt im Nordatlantik und in der Arktis erworbene Meisterschaft zu beweisen.

Aber als nach der Zwischenlandung in Ushuaïa die „Belgica“ auf die Süd-Shetland-Inseln zusteuerte, hatte Amundsen gar keine Zeit mehr, sich in die düstere Kajüte des Doktors zu setzen.

Man mußte sofort die Segel einziehen, um nur wenigstens während eines dieser Stürme, die den Menschen keinen Augenblick Ruhe lassen, steuern zu können. In der Finsternis – der Tag war kaum weniger dunkel als die Nacht – lösten sich die Wachen auf dem von den stärksten Wogen überspülten Deck ab, um auf das Takelwerk und einige Segel zu achten, die das Schiff davor bewahrten, ein Wrack zu werden.

Ein Matrose wurde mit den Fluten über Bord gespült; ein solcher Fall ist hoffnungslos, denn der Seemann, der stets kämpft, muß bei einer derartigen Gelegenheit darauf verzichten, Hilfe zu leisten. Man beobachtet die Woge, die, nachdem sie sich über das Deck gestürzt hat, prächtig und majestätisch wie ein glänzender, von Adern durchzogener Lavastrom ihren Lauf fortsetzt. Man entdeckt darin einen schwarzen Punkt, der wie eine kleine, übel zugerichtete, sich schon auflösende Puppe wirkt. Dann überschlägt sich die Woge wie ein Ungeheuer, das für einen Augenblick aus einem Höllenschlund auftaucht. Das ist das Ende. Es ist nichts mehr zu sehen. Man braucht nicht weiter an den Kameraden zu denken. Man wendet sich ab und überwacht die nächste Woge, die sich bereits am andern Schiffsbord wie eine schwärzliche drohende Mauer erhebt.

Nach dem Kampf verließ Amundsen das Deck, warf sich in seine Koje und schlief wie ein Bär.

Der Sturm warf die „Belgica“ in die Nebelzone der ungeheuer ausgedehnten Drake-Straße, diesem breiten Meeresstreifen zwischen dem südatlantischen Ozean und dem Südlichen Eismeer, dem die Geographen einen Namen geben

wollten, um sozusagen die Grenze zwischen der Welt menschlichen Lebens und jener des Todes und des Schweigens deutlicher zu kennzeichnen.

Der Norweger verbrachte seine Tage schaukelnd in dem „Faß" an der vorderen Mastspitze, mutterseelenallein, abgeschieden und verlassen, und er konnte glauben, das einzige menschliche Wesen unter dem Himmel zu sein; oft vermochte er nicht einmal das Segel unter sich zu erkennen. Aber hätte es sich aufgeklärt, so würde er vermocht haben, die gespenstischen Umrisse der Eisberge zu unterscheiden.

Die „Belgica", dieser plumpe Segler, der sich in die Windstillen ergab, denen er nicht entgehen konnte, der den Kampf verriet, den ihm das schwere Wetter eingetragen hatte, befand sich, nachdem er im August in Antwerpen ausgelaufen und im Januar 1898 von Feuerland abgefahren war, erst im März in den Gewässern der Süd-Shetland-Inseln.

Amundsen, der nur die Ruderpinne von Wal- und Seehundfängern gehalten hatte, ehe er sich auf dem Dreimaster einschiffte, stand eine weite Seereise von sieben Monaten bevor. Während dieser sieben Monate hatte er sich in der Kunst, sich eines Sextanten zu bedienen, vervollkommnet. In der Schule de Gerlaches hatte er Tag und Nacht Beobachtungen angestellt; in gewissen Nächten, wenn die Atmosphäre dunstig ist, braucht man Geschicklichkeit und viel Erfahrung, um, nachdem man einen Lichtstrahl vom Himmel in den Spiegel eingefangen hat, ihn mit einer kaum unterscheidbaren Horizontlinie in Berührung zu bringen.

Der rauhe Seemann hatte unzählige Stunden im Navigationsraum damit verbracht, in den nautischen Tafeln zu blättern, Zahlen in den Ziffernkolonnen zu suchen und Berechnungen anzustellen. Sicherlich hätte er das Kommando der „Belgica" in den Gewässern der Süd-Shetland-Inseln übernehmen können, wenn de Gerlache plötzlich verschwunden wäre.

Das Schiff ließ die Inseln Elephant und Clarence weit im Osten liegen, durchfuhr den Seeraum der Livingstone-Insel, näherte sich dann den Inseln Smith und Basse und landete auf Brabant. Es befand sich nun westlich von Graham-Land und östlich des Palmer-Archipels, am Eingang ziemlich unbekannter Gewässer, die den Namen Golf von Hughes trugen.

Einer von Amundsen befehligten Schaluppe folgend, drang de Gerlache längs der schroffen, von engen Tälern durchschnittenen Felsen vorsichtig dort ein.

Und immer teilte sich das Wasser vor der „Belgica", die von einer langen grauen Woge getragen wurde, während Eisschollen von geringerem Umfang abtrieben und Tausende großer Seevögel kreischend über diesem anderen großen Seevogel, der still vorwärtsglitt, kreisten.

Sich so ins Unbekannte zu wagen und Faden für Faden unter sich immer ein genügend tiefes Wasser vorzufinden, war aufregend und begeisternd. Amundsen dachte an eine Entdeckung, die er vielleicht an einer anderen Durchfahrt machen würde.

Nach Einbruch der Nacht ging die „Belgica" vor Anker, die Schaluppe kehrte an Bord zurück, und Amundsen saß

in der Messe zwischen de Gerlache und Dr. Cook. Die drei Männer wagten nicht miteinander zu sprechen, denn vielleicht würden am nächsten Tage vor dem Vordersteven Felsen auftauchen, die den „Golf" von Hughes abschlossen. In der Morgendämmerung ließ Amundsen von neuem das Lot hinunter, und die Riemen klatschten auf das Wasser. Die Felsen wichen auseinander; der angebliche Golf hatte kein Ende. Der Leiter der Expedition schrieb auf die Karte: Meerenge de Gerlache.

Man kann seinen Namen nicht einem entdeckten Wasserweg geben, wenn man ihn nur durchquert hat. Man muß die Karte davon so sorgfältig ausarbeiten, daß andere Schiffe diesen Kurs mit größter Sicherheit einschlagen können; man muß auch einen Bericht verfassen, der sich genau auf die Angaben der unternommenen Arbeiten stützt.

Die „Belgica" lag an einer geschützten Stelle quer vor Anker, und Amundsen widmete sich unter der Führung de Gerlaches Studien, die ihm bis dahin unbekannt geblieben waren: die Linien des Peilens aufzeichnen, Entfernungen und Winkel berechnen und diese Linien und Messungen in die Seekarte eintragen.

Unter schon winterlichen Windstößen und unter Schneegestöbern kreuzte Amundsen zwischen den bereits zahlreich vorhandenen Eisschollen in der Meerenge von einem Ufer zum andern, legte an der Küste an, erklomm die Felsen und setzte sich am Abend ausgehungert in die Messe. Während die Karte der Meerenge sorgfältig ausgearbeitet wurde, er-

forschten de Gerlache und die ihn begleitenden Gelehrten die Tier- und Pflanzenwelt und die geologische Struktur der benachbarten Gebiete.

„Die Sache beginnt gut", sagte sich Amundsen. „Wenn es so weitergeht, werde ich mich nach der Rückkehr vor dem Herrn der ‚Fram' sehen lassen können."

Endlich kam der Tag, an dem der Dreimaster die „Meerenge de Gerlache" hinter sich ließ und die Route nach Süden fortsetzte. Nun handelte es sich darum, jenen magnetischen Pol, der am 75. südlichen Breitengrad und 130. westlichen Längengrad liegt, zu erreichen.

Einige Tage später wurde nördlich der 1832 von dem Engländer John Biscoe entdeckten Adelaide-Insel der südliche Polarkreis überschritten. Sie fuhren mit noch größerer Vorsicht weiter, denn die Karte war mit Inseln gespickt, deren Umrisse kaum angedeutet waren, und wurde immer ungenauer. Nach mehreren Tagen sehr bewegter Seefahrt befanden sie sich vor Alexander I.-Land, das fünfundsiebzig Jahre früher von Bellingshausen gesichtet, aber auf der Karte nur mangelhaft angegeben worden war.

Um es denjenigen, die nach ihnen künftighin dorthin kommen würden, zu erleichtern, und auch weil es zu ihrer Aufgabe gehörte, berichtigten sie die Karte. Aber was bedeutete dies im Augenblick für sie selbst? Schweigsamer als ehedem – es war die Einsamkeit des Eismeeres, die ihnen das Schweigen auferlegte – hatten sie das Gefühl, sich als Eindringlinge einer dem Menschen verschlossenen Region zu nähern.

Amundsen entsann sich nacheinander der Namen jener Forscher, die zu jeder Jahreszeit die arktischen Gebiete

durchquert hatten. Von Alaska, von den kanadischen, russischen und sibirischen Küsten, von Grönland und Spitzbergen waren Hunderte von Entdeckungsreisen unternommen worden. Die Bahnbrecher waren so zahlreich, daß sie große Scharen gebildet hätten, wenn sie gleichzeitig tätig gewesen wären. Zwei Männer begegneten einander auf einem Eisberg; Bedford Pim, der von der Baffin-Bai dort anlangte, leistete Mac Clure, der vom Kap Barrow kam, Beistand. Auf Franz Josef-Land stellte F. Jackson sein Boot Nansen zur Verfügung, der fünfzehn Monate früher die „Fram" verlassen hatte.

Aber de Gerlache, Amundsen, Cook und ihre Gefährten würden, wenn Gott sie am Leben ließe, einen ganzen Winter die einzigen Menschen in der Unermeßlichkeit der Antarktis sein. Vereiste Gebiete, wo Fußspuren den von Menschen zurückgelegten Weg bezeichneten, umgürteten die nördliche Kugelhaube. Aber ein feindseliges Meer umgab den antarktischen Kontinent.

Diese Abgeschiedenheit, welche die viele Wochen sie umgebende Finsternis noch fürchterlicher machte, die Stürme, von denen die armen Menschen in ihrem stilliegenden Schiff überfallen wurden, die schneidende, sie bis ins Fleisch marternde Kälte — dies alles verlieh der Mannschaft der „Belgica" einen noch stärkeren Zusammenhalt.

Was würde jenseits von Alexander I.-Land, dem letzten, trotz der Ungenauigkeit der Karte darauf eingezeichneten Zufluchtsort, vor dem Vordersteven des Dreimasters auftauchen? Ein Felsen oder die Mauer aus Eis — die Eiswand —, die den Weg zum Südpol verwehrte?

Einige Männer wachten auf dem Halbdeck und ein anderer auf der Mastspitze; sein Blick versuchte das Geheimnis des Wassers vor dem Schiff zu durchdringen; alle meldeten durch Rufe die Trümmer der treibenden Eisbank.

Um ihnen auszuweichen, mußte man oft bei einer stürmischen See und bei böigem Wind beilegen oder manövrieren. Schon waren die Nächte beängstigend, und die Männer, die von der Wache kamen, legten sich in ihren vom Salz steifen Kleidern, die Stiefel vor der Koje und den mit Talg eingefetteten Mantel griffbereit, zum Schlafen.

Und sie schliefen alle ruhig ein, denn der Seemann setzt ein großes Vertrauen in seine Kameraden.

De Gerlache hatte das Steuer nach Westen gedreht und sich bemüht, wenigstens im Gebiet der kleinen Eisinseln, zwischen denen er durchfuhr, den Kurs zu halten, und zwar in der Absicht, den 130. westlichen Längengrad zu erreichen. Die Breite schwankte zufolge der schwierigen Schifffahrt zwischen dem 72° und 73°. Vielleicht hätte er als Seemann mehr Vorsicht an den Tag legen und sich nicht so weit der Falle, die ihn bedrohte, nähern sollen, solange er den gesuchten Meridian noch nicht erreicht hatte.

Der Februar war zu Ende gegangen, der antarktische Herbst hatte begonnen, die Zeit, wo der Rachen sich langsam über diejenigen schließt, die sich dort hineingewagt haben. Die „Belgica" fuhr in ein Labyrinth von Eisblöcken, die sich allmählich immer enger zusammenschlossen und bald von der Kälte fest miteinander verbunden sein sollten.

Für Amundsen wurde es immer verständlicher, warum die Seeleute, die vergeblich versucht hatten, durch den Ark-

tisch-Amerikanischen Archipel von einem Ozean zum andern zu gelangen, gescheitert waren.

Es kam vor, daß bei Einbruch der Nacht das Wasser eisfrei war; aber in der darauffolgenden Morgendämmerung schien sich die winzige „Belgica" mitten in einer Mondlandschaft verirrt zu haben, und sie sah sich voll Schrecken, wie ein in die Falle gelocktes Tier, von manchmal vierhundert Meter hohen Eisbergen eingekreist – Überresten von Gletschern und nicht aus gefrorenem Wasser gebildet wie die nördlichen Eisberge.* Und Sturmwinde und eine See mit riesigen grauen Kämmen stürzten sich auf das Schiff und die Eisberge. Was alle befürchtet hatten, ereignete sich. Der zu eng eingekreiste Dreimaster konnte nicht mehr manövrieren und entweichen. Die Durchfahrt, in die er sich hineingewagt hatte, entpuppte sich als eine Sackgasse, die ein Eisblock abriegelte. Am 10. März 1898 war die „Belgica", nachdem sie den 70. westlichen Längengrad mit Müh und Not überschritten hatte, am 60. Längengrad, gerade an der

* Alle vom Festland kommenden Eismassen, jene von Grönland, Labrador und Spitzbergen, ebenso wie die vom Südlichen Eismeer, vom Kap Horn, vom südlichen Chile, die, ehe sie sich davon loslösen, langsam über die ebenfalls vereisten Gebiete vorrückend, eine Dicke von Hunderten von Metern erreicht haben, besitzen beträchtliche Ausmaße.

In den südlichen Regionen sind alle Eisberge ungeheuer groß. Aber in den nördlichen Bereichen muß man die auf dem Festland entstandenen Eisberge von den auf dem Meer gebildeten Eisschollen — manchmal von tausendfach geringerem Durchmesser — unterscheiden, welche die Polarkruste oder Eisbank bilden, indem sie sich voneinander trennen und dann abtreiben.

Dies erklärt den Irrtum von John Ross im Jahre 1818, der an der Stelle, wo man später den Lancaster-Sund, im Norden von Baffin-Land, entdeckte, eine „Bergkette" vor sich bemerkte, die in Wirklichkeit Eisberge waren, und daraufhin umkehrte.

Nach Lucien Gachon, Professor der Geographie an der Universität Besançon.

Stelle, die sie sich als Ziel gesetzt hatte, eingeschlossen worden.

Sie sollte bis zum 14. Februar des folgenden Jahres dort festgefroren bleiben.

Das Schiff mußte sofort geschützt werden, denn es war nicht die „Fram". Man hatte es nicht in Form einer „Seifenschale" gebaut, was ihm gestattet haben würde, über das Eis zu gleiten und darauf liegen zu bleiben. Man hatte es vor allem nicht mit solchen Hebemaschinen versehen, die Peary anwandte, um den „Windward" zu heben und zu befreien.

Man errichtete ein Pfahlwerk und hing rings der Reling an Tauen und Ketten befestigte Fässer. Den Schiffsrumpf umgab man mit dem dicksten Holzgürtel, den man errichten konnte. Der Dreimaster war jedoch jedem Beben der Eiswand preisgegeben und hätte – wie eine Nuß von einem Hammer – zermalmt werden können.

Mit beschränkten Hilfsmitteln, einem Material, das schon sehr abgenützt war, und mit ungenügenden Apparaten – was Nansen „unbrauchbaren Plunder" genannt hätte – machten sich die Forscher an die Arbeit. Amundsen war mitgekommen, um zu lernen, wie man gewissenhaft und geduldig Beobachtungen anstellt. Dreht man sich einmal um sich selbst und läßt man den Blick rings über den Horizont wandern, so glaubt man, sich in eine Eiswüste verirrt zu haben. Das einzige Zeichen von Leben in dieser trostlosen Einöde ist das – allerdings lahmgelegte – Schiff.

Man befindet sich jedoch in nächster Nähe jenes „geheimnisvollen Laboratoriums, dem die furchtbaren, das

Südliche Eismeer verheerenden Stürme entstammen". Die Erscheinungen am Himmel sind eingehend geprüft, die Temperaturen, die Stärke und Richtung des Windes sind aufgezeichnet worden, und es wäre höchst sonderbar, wenn jene Winde, die über die mehr als viertausend Meter hohen Eisberge geweht und um Vulkane, die dem Ätna nicht nachstehen, getobt haben, nicht viel zu bedeuten haben sollten.

Aber wenn auch gewisse dieser Vulkane in Sicht gekommen sind, so ist das Vorhandensein der Gletscher im Süden nur vermutet worden. Man peilt, und diese Peilungen fügt man jenen hinzu, die bereits von der „Belgica", als sie sich der Eiswand näherte, ausgeführt, und denen, die schon früher von Forschern angestellt wurden; dabei entdeckt man, daß die Tiefe, je weiter man nach Süden vordringt, immer geringer wird, ein Zeichen, daß sich der Meeresgrund nach und nach hebt, was die schon sehr gefestigte Annahme, der Südpol läge auf einem Festland, bestätigt.

Staub, Reste von Moos und Flechten, sogar von Vögeln mitgebrachte tote Insekten haben sich auf dem Eis angesammelt, und dies alles sollte nach genauen Untersuchungen der Gegenstand von Diskussionen zwischen den Gelehrten sein.

Die astronomischen Berechnungen zeigen eine Verschiebung der „Belgica", das heißt des Packeises. Es gilt, neue Beobachtungen anzustellen: In welcher Richtung und mit welcher Geschwindigkeit geht diese Verschiebung vor sich? Erfolgt sie, was Richtung und Geschwindigkeit anbelangt, mit einer gewissen Regelmäßigkeit? Neue Streitfragen ergeben sich: Was führt zu dieser Bewegung, und kann man sie mit anderen Naturerscheinungen in Verbindung bringen?

Es erweist sich, daß diese Bewegung die „Belgica" dem noch nicht erreichten Ziele, jenem magnetischen Südpol, näherbringt. Man kommt so langsam vorwärts, daß in elf Monaten nur zwanzig Längengrade durchquert werden, aber dies genügt, um dem Studium des Erdmagnetismus noch mehr Interesse zuzuwenden.

Diese Studien enthüllten, daß der magnetische Pol, dessen Lage am 75. Breitengrad und 130. westlichen Längengrad angenommen worden war, sich beträchtlich nach Osten verschoben hatte.

Roald Amundsen hätte es für den Anfang schwerlich besser treffen können.

Am 17. Mai, während unter anderen Breitenkreisen die Rosen blühen, tauchte die Sonne nicht mehr am Horizont auf. Zum erstenmal sollten sich Männer der antarktischen Polarnacht gegenüber befinden, und Amundsen war einer von ihnen. Er war dazu ausersehen, ein Wegbereiter der wissenschaftlichen Forschung zu werden.

Es wurde noch gearbeitet, aber nur in beschränktem Umfang. Um das wie leblos im Eis festgefrorene Schiff, in dessen Fugen es krachte und knarrte, ohne daß ein Beben es durchlief — wie so oft in der Vergangenheit unter den Windstößen —, um dieses morsche Holzgehäuse, das jeden Augenblick Gefahr lief zu bersten und auseinanderzubrechen, breitete sich eine gespenstische tiefe Finsternis.

Die Männer konnten sich nicht aus der Sichtweite der an einem Hißtau hochgezogenen Laterne entfernen, und wenn sie es taten — wenn Amundsen gezwungen war, es zu

tun –, tappte jeder mit dem qualvollen Angstgefühl, nicht mehr zurückzufinden, im Dunkel umher.

Die Antarktis war damals noch wirklich unbekannt, und noch niemals hatten sich Männer, die in die Finsternis eines Polarwinters untergetaucht waren, so fern von allem Leben befunden, und mit einemmal kam es den Seefahrern zum Bewußtsein, in dieses Unbekannte und in diese Abgeschiedenheit verschlagen zu sein.

Die „Belgica" stellte ein einsames, verlassenes Licht mitten in Tausenden von Quadratkilometern stockfinsterer Nacht dar. Es gab wenig Laternen an Bord, und mit Petroleum mußte gespart werden. Zwei Dutzend Männer drängten sich in ihren Pelzen, nur leidlich erwärmt, um den Tisch, hatten die Ellbogen aufgestützt, blickten einander an, lauschten gespannt und sprangen beim geringsten Krachen des Schiffsrumpfes auf. Schlecht ernährt mit Konserven, und zwar immer denselben – die auf Feuerland eingeladenen Lebensmittel hatte man rasch verbraucht gehabt –, irrten sie durch das Halbdunkel der Gänge. Schließlich verließ einer der Matrosen nicht mehr seine Koje; dann bald ein anderer.

Seit langem hatte man an Bord kein Lachen mehr gehört, und Worte waren rar geworden.

Man entdeckte, daß sich ein Mann nicht mehr rührte; er war tot, zweifellos vom Skorbut befallen, aber ihm erlegen, weil sein Herz zu schwach gewesen war, die geheime Angst vor der Polarnacht zu ertragen. Einige Meter von Bord wurde im Eis ein Loch ausgehöhlt. Das war der erste Tote, um den die Männer in der antarktischen Finsternis standen und beteten.

Dann starb der Leutnant Danco, der mit meteorologischen Beobachtungen beauftragt gewesen war.

Amundsen erkundigte sich bei Dr. Cook.

„Was muß man tun, um die anderen zu retten?"

„Ihnen frisches Fleisch und frisches Blut verschaffen!"

„Vom Seehund? Würde das genügen?"

„Lebertran vom Seehund ist ein ausgezeichnetes Mittel gegen Skorbut."

Kurz darauf verließen der Norweger und der Amerikaner gut ausgerüstet das Schiff und drangen in die Finsternis vor. Wohin führte sie ihr Weg an diesem Tage und an den folgenden Tagen? Der als Jäger von Seekälbern und Seelöwen sehr erfahrene Amundsen wußte, welche Richtung er mit Cook einzuschlagen hatte.

Sie kamen zur „Belgica" zurück, die sie dank des Kompasses wiedergefunden hatten, und zogen einen Seehund hinter sich her, von dem niemand an Bord etwas wissen wollte. Ihr werdet schon dahinterkommen! sagte sich Amundsen. Sie erfrischten sich, ruhten aus, vergruben im Eis, was von dem Tier übriggeblieben war, und machten sich von neuem auf.

Tag für Tag – aber kann man die Zeit noch in Tage einteilen, wenn die Sonne sich nicht zeigt? – häufte sich ein Vorrat frischen Fleisches einige Schritte vom Dreimaster an. Und es geschah, daß ein Kranker nachgab, eine Schale Lebertran austrank und in ein Stück Seehundsbraten biß. Dann ein zweiter und ein dritter. Sie waren gerettet und konnten ihre Kojen verlassen.

Anfang Juli ging es allen besser, und zu gewissen Stun-

den hielten sie sich auf Deck neben de Gerlache auf und starrten in die Finsternis, die sich für einen kurzen Augenblick, aber jedesmal etwas länger, aufhellte. Es war nur der kümmerliche Ansatz zu einer Morgendämmerung.

Ihr folgte eines Tages eine Art Morgenrot, das einen rosigen Schimmer über das Eis breitete. Die Männer der „Belgica" stießen Freudenschreie aus. Und als am 21. Juli der riesige rote Sonnenball erschien, um beinahe sogleich wieder zu verschwinden, wußten sie, daß sie imstande sein würden, der Eisbank zu entkommen, daß der Dreimaster von neuem seine Fahrt fortsetzen könnte, daß nach Überwindung der sie umschließenden Mauer die Ankerspille mit der rostroten Wolke darüber ihr kurzes schrilles Lied singen und die Anker das Wasser aufwühlen würden.

Dies geschah aber erst viel später. Frühling und Sommer vergingen, ohne daß es Adrien de Gerlache gelang, sein Schiff wieder frei zu bekommen. Schon verzagte jeder vor Angst; keiner der Matrosen würde eine neue Überwinterung ausgehalten haben, und die Konservenvorräte wurden immer spärlicher. Jedoch am 14. Februar 1899 war die „Belgica" wieder flott.

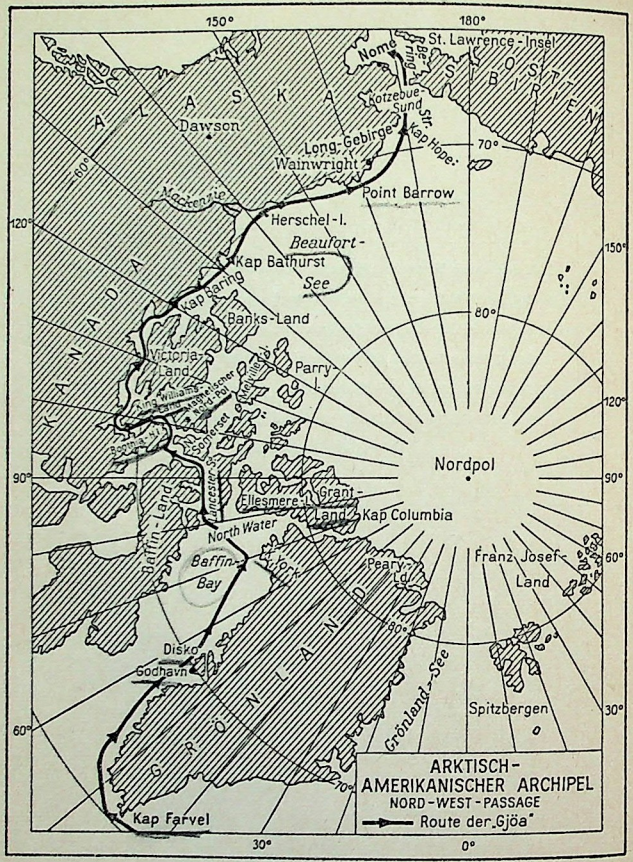
Vierzehn Tage später, nachdem sie aufs neue die Nebelzone und die Drake-Straße durchquert hatte, diese Grenze zwischen zwei Welten, lief sie von Süden her in eine der zahlreichen Durchgangsstellen der Magalhães-Straße ein und ging im Hafen von Punta Arenas vor Anker.

Dr. Cook nahm von Amundsen Abschied. Die beiden Männer sollten sich nicht mehr wiedersehen, aber jeder würde über den andern noch sprechen hören.

IV. KAPITEL

DIE NORD-WEST-PASSAGE

Mit Billigung Nansens fährt Amundsen am 16. Juni 1903 mit sechs Begleitern an Bord eines zweiundzwanzig Meter langen und dreißig Jahre alten Seehundfängers von Oslo ab. — Drei Jahre später taucht er vor Nome im Stillen Ozean auf. — Inzwischen hat er die Durchgänge des Arktisch-Amerikanischen Archipels entdeckt und zweimal am magnetischen Nordpol überwintert.



150°
180°
St. Lawrence-Insel
Nome
Bering-Str.
Kotzebue-Sund
Kap Hope
Long-Gebirge
Wainwright
Point Barrow
Dawson
ALASKA
SIBIRIEN
OSTEN
Mackenzie
Herschel-I.
Beaufort-See
Kap Bathurst
Kap Baring
Banks-Land
Victoria-Land
Parry-I.
Melville-I.
King Williams-Land
Mathelsen Nord-Pol
Somerset
Bogin-Land
Lancaster-Sd.
Ellesmere-Land
Grant-Land
Kap Columbia
North Water
Baffin-Land
Baffin-Bay
York
Peary-Ld.
Franz Josef-Land
Nordpol
Disko
Godhavn
Kap Farvel
GRÖNLAND
Grönland-See
Spitzbergen
KANADA
120°
90°
60°
30°
0°
70°
80°
ARKTISCH-AMERIKANISCHER ARCHIPEL
NORD-WEST-PASSAGE
Route der „Gjöa"

Als er im Laufe des Sommers 1899 in Oslo an Land ging, war Amundsen fest entschlossen, die Expedition vorzubereiten, an die er schon lange dachte.

Das war die Arbeit eines Seemanns, der er sich nach jahrelanger Schiffahrt als Matrose eines Seehundfängers, nach seiner ausgiebigen Probezeit als I. Offizier an Bord der „Belgica" und seiner Überwinterung in der Antarktis gewachsen fühlte. Er wollte sich in der Nähe des magnetischen Pols aufhalten. Wäre ihm das Glück günstig, so würde ihm hiermit eine Forschertat ersten Ranges gelingen.

Aber er mußte die Mittel erlangen, um das Unternehmen in die Wege zu leiten.

Die Presse hatte im Bericht über die Reise der „Belgica" seinen Namen angeführt. Osloer Journalisten hatten ihn ausgeforscht. „Erzählen Sie uns, was sich zugetragen hat. Man sagt, Sie seien in der Südpolarnacht bei eisiger Kälte auf die Jagd gegangen, um die Mannschaft mit frischem Fleisch zu versorgen." – Kapitäne grüßten ihn, wenn er am Hafen entlangging. „Das ist Roald Amundsen, der vor einigen Jahren eine Heuer suchte. Er war I. Offizier bei de Gerlache." – Matrosen, ehemalige Kameraden, sprachen

ihn an. „Nun, Roald, wie ist der Winter dort unten, auf der andern Seite der Welt?"

Mehr als jemals wünschte er sich die Unterstützung Nansens, der, zurückgekehrt von einer Vortragsreise nach Europa und den Vereinigten Staaten, zum Professor der Zoologie an der Universität Oslo ernannt worden war. Darum nachzusuchen und mit der Möglichkeit eines Erfolges zu rechnen, schien ihm nicht weniger anmaßend, als das Gelingen der Nord-West-Passage ins Auge zu fassen.

Ehe er sich selbst vor Nansen sehen lassen konnte, mußte er sich Zeit nehmen, den Plan bis in die kleinsten Einzelheiten auszuarbeiten, um auf alle Fragen, die der große Forscher an ihn stellen würde, antworten zu können.

Übrigens hatte es keine Eile, wenn man auch von dem Schweden Andrée sprach, der, gerade einen Monat vor der Abfahrt der „Belgica" in die Antarktis, in einem Freiballon Spitzbergen verlassen hatte, um sich so weit wie möglich dem Pol zu nähern; man hielt ihn bereits für verschollen. Amundsen war nicht erstaunt gewesen, bei seiner Rückkehr zu hören, daß eine einzige seiner Notbojen und eine einzige seiner Tauben – die übrigens ein Jäger abgeschossen hatte – aufgefunden worden waren; die Taube war der Träger einer Botschaft gewesen, die zwei Tage nach dem Start des Forschers am 82. Breiten- und 25. östlichen Längengrad geschrieben worden war.

Robert Edwin Peary, dessen Begleiter Dr. Cook gewesen war, erforschte noch immer die Gebiete im Norden Grönlands, von Ellesmere-Land und Grant-Land. Sein Ziel war, wie allgemein bekannt, der Pol. Und Otto Sverdrup, der

Begleiter Nansens, erkundete mit der „Fram“ die nördlichen Grenzen Grönlands.

Aber dort in den Gewässern des Arktisch-Amerikanischen Archipels hielt sich niemand auf, mit Ausnahme einiger vereinzelter „Landratten“, welche die Festlandküsten und die Mündungen der großen Flüsse auskundschafteten, und selbstverständlich Walfischfänger nördlich der Baffin-Bai und in der Nähe von Kap Barrow, die vom Atlantischen und Stillen Ozean kamen. Kein Konkurrent war auf dieser Strecke unterwegs, und Amundsen konnte mit Muße seinen Plan ausarbeiten.

Seit Grimsby glaubte er zu wissen, warum kein Forscher Erfolg gehabt hatte. In der Nachschrift des Berichts von Gore waren die Gründe von Franklins Fehlschlag angegeben gewesen: der Skorbut, der Hunger, die unabweisliche Notwendigkeit, das an allem Mangel leidende Schiff, das nur ein Massengrab geworden wäre, zu verlassen. Auch die Reise mit der „Belgica“ war höchst lehrreich gewesen.

Vom Eis blockierte Schiffe hatten aufgegeben werden müssen, andere wiederum hatten nicht genug Wasser unter ihrem Kiel vorgefunden.

Mehr denn je war er dazu entschlossen, nur mit wenigen Leuten auf Fahrt zu gehen, und zwar an Bord eines Schiffes von kleiner Tonnage und geringem Tiefgang, das mit Lebensmitteln für fünf Jahre ausgerüstet war.

Würde sich ein solches Fahrzeug auf der stürmischen See behaupten, würde es der Pressung des Eises widerstehen können?

Der Matrose, der drei Jahre lang den nördlichen Atlan-

tischen Ozean und die Arktis befahren hatte, kannte die nautischen Vorzüge der Seehundfänger; die Fahrzeuge, die in den Lofoten auf Fischfang gehen, sind so winzig, daß sie ganz in den Wellentälern verschwinden.

Was das Einkreisen durch die Eisberge anbelangt, so war es leichter, ihm mit einem kleinen, sehr beweglichen Schiff auszuweichen als mit dem Dreimaster „Belgica".

Nansen war tüchtig bei der Arbeit.

Die beträchtliche Summe, die ihm die „Daily Chronicle" bezahlt hatte, um als erste Zeitung den Bericht über die Reise der „Fram" und den ungewöhnlichen Marsch über die Eisbank zu veröffentlichen, wandte er für die Herausgabe der Forschungsarbeiten an – fünf dicke Bände, in Englisch verfaßt, aber in Oslo gedruckt, deren Inhaltsverzeichnisse folgende Kapitelüberschriften aufwiesen: Die „Fram". Die Tierwelt. Die Versteinerungen. Die Vögel. Die Schaltiere. Astronomische Beobachtungen. Erdmagnetismus. Beschreibung der Meere. Wassermeßkunst. Ausdehnung der Flüssigkeiten. Meerestiefenmessung. Wetterkunde.

Nansen fand jedoch Zeit, Amundsen zu empfangen und anzuhören.

Denn der Tag ist gekommen, an dem der ehemalige Matrose eines Seehundfängers es sich zutraut, mit dem großen Mann von Grönland und der „Fram" zusammenzutreffen.

Ja, Roald Amundsen, von dem die Zeitungen gesprochen haben, er, der 1. Offizier de Gerlaches, der in der Antarktis überwintert hat! Und sogleich folgt eine Flut von Fragen, die rasch und mit Genauigkeit beantwortet sein

wollen. Welche Arbeiten haben es ermöglicht, die Karte der Meerenge anzulegen, die nunmehr den Namen des belgischen Seefahrers trägt?

Wie konnte es dazu kommen, daß de Gerlache, noch so weit von dem gesteckten Ziel entfernt, sich von der Eisbarriere hat einschließen lassen?

Welche wissenschaftlichen Instrumente besaß der Dreimaster? Welchen Beobachtungen hat man sich gewidmet?

Amundsen kann man nicht so ohne weiteres abfertigen. An Bord der „Belgica" war er für alle nur der I. Offizier gewesen, aber er hatte wie der künftige Leiter der Nord-West-Passage gearbeitet.

Er fühlt sich veranlaßt, von den elf Monaten Gefangenschaft in der Eisbarriere zu berichten, von der beinahe neun Wochen währenden Südpolarnacht, von den Leiden der von Angst und Krankheit gelähmten Männer, von seinen Jagden in der Finsternis mit Dr. Cook, um die Mannschaft mit frischem Fleisch zu versorgen.

Nansen stellt keine Fragen mehr, aber ist ganz Ohr und Auge für den Mann vor sich, der von derselben Kühnheit und demselben Willen beherrscht ist wie er selbst und seine eigenen Begleiter.

Aber wer ist er eigentlich? Woher stammt er, und welche Bildung hat er genossen?

„Sohn eines kleinen Reeders im Osloer Fjord. Medizinstudent, der die Universität verlassen hat, um als Matrose den Beruf des Seemanns an Bord von Wal- und Seehundfängern zu erlernen."

„Warum?"

Wird er wagen zu antworten? Wird er wagen, Nansen seinen Plan zur Entdeckung der Nord-West-Passage auseinanderzusetzen?

Deshalb ist er ja gekommen, und etwas linkisch und unbeholfen, als handelte es sich um eine Sache, deren er sich schämen müßte, berichtet er alles und schweigt dann. Und Nansen lacht nicht, wie vielleicht ein ehemaliger Kamerad bei einer Begegnung in einer der Straßen Oslos gelacht haben würde.

Als könnte dies den Gelehrten zur Nachsicht stimmen, fügt Amundsen jedoch sogleich noch hinzu: Wenn er King William-Land erreicht, wird er, ehe er weiter nach Westen vordringt, dort überwintern, um die Einflüsse des magnetischen Pols zu studieren.

„Ich war im Jahre 1889 unter der Menschenmenge, die Ihnen bei Ihrer zweiten Rückkehr aus Grönland zujubelte, und schon damals dachte ich an die Nord-West-Passage."

1889. Damals war Nansen neunundzwanzig Jahre alt gewesen, genau so alt wie dieser junge Mann, der nun vor ihm stand; und die Eiswanderung, die er seinerzeit ausgeführt hatte, war kaum weniger kühn gewesen als die Expedition, von der dieser ehemalige Medizinstudent, der später Matrose und nunmehr Offizier ohne Kapitänspatent geworden war und während des antarktischen Winters eine Mannschaft gerettet hatte, träumte.

„Nun gut. Aber auf welche Weise beabsichtigen Sie, nach King William-Land zu kommen und, wenn möglich, noch darüber hinaus vorzudringen?"

„Mit einem Seehundfänger und einer Handvoll Männer."

„Warum?"

Amundsen setzt die von ihm herausgefundenen Gründe hinsichtlich der Mißerfolge auseinander, deren Zahl man daran ermessen kann, wie viele Leichen in den Eismassen des äußersten Nordens von Amerika seit Jahrhunderten zurückgelassen werden mußten. Ein solch klarer Blick, ein solches Beharren auf dem in der Jugendzeit gefaßten Plan, ein solcher Wille und eine solche Energie erschüttern den Gelehrten.

„Was kann ich für Sie tun?"

„Wenn Sie nicht gegen mich sind, werden Sie für mich sein."

Nansen überlegt nur einige Sekunden. Wenn dieser junge Mann keinen Erfolg hat, kann er nur ehrenvoll scheitern. War es ihm bei der Eroberung des Nordpols nicht selber so ergangen, daß er trotz eines Fehlschlags einer der gefeiertsten Forscher geworden ist? Bei einem Mann von Qualität bedeutet ein bis an die Grenze des Möglichen gehender Versuch ebensoviel als ein Erfolg.

Amundsen soll es also versuchen. Und als wollte er ihn auf die Probe stellen, rät ihm Nansen, nach Hamburg zu fahren und Professor Neumayer, den vorzüglichsten Spezialisten auf dem Gebiete des Erdmagnetismus, zu bitten, ihn in den magnetischen Untersuchungen noch weiter auszubilden.

Die Tatsache, daß Amundsen jenseits des südlichen 70. Breitenkreises überwintert hat und sich vornimmt, die Nord-West-Passage zu entdecken, kümmert Neumayer nur wenig; aber daß dieser selbe junge Mann einen Winter in

der Antarktis zubrachte, um Beobachtungen des Erdmagnetismus aufzuzeichnen, und den Plan gefaßt hat, mit dem gleichen Ziel sich in der Gegend von King William-Land aufzuhalten, begeistert ihn.

Sechs Monate spannt er Roald tüchtig bei der Arbeit ein, und bei seiner Abreise umarmt er ihn.

Nachdem er von Nansen nicht entmutigt worden ist und sich bei Neumayer vervollkommnet hat, vermag Amundsen nun von seinem Plan zu sprechen, über den niemand mehr zu spotten wagen wird, und er kann um finanzielle Hilfe nachsuchen.

Im Jahre 1901 ist er in Oslo damit beschäftigt, die ersten Gelder aufzubringen. Er steckt alles, was er besitzt, in das Wagnis; von zehntausend Kronen sprechen die einen, sechzigtausend Kronen behaupten die anderen; das ist sein gesamter Anteil am väterlichen Vermögen. Die Segelschiffe, die Werft und das Haus auf der Insel waren versteigert worden. Seine Brüder, die sich von ihm haben überzeugen lassen, opfern ebenfalls alles, was sie besitzen. Einige Freunde öffnen ihre Brieftasche.

Aber man weiß nicht, welche Summe Amundsen zur Verfügung steht, als er sich 1902 nach Tromsö einschifft. Gleichviel. Sie genügt für das, was dem Seefahrer im Augenblick vorschwebt; er will ein Schiff von geringem Tonnengehalt kaufen, das leicht zu führen ist, den stürmischen Meeren zu trotzen vermag und genügend Schutz hat, um der Eispressung standhalten zu können.

Und der Matrose, der den Wal und den Seehund gejagt hat, weiß, daß er ein solches Schiff nur in dem großen

Fischerhafen jenseits des Nördlichen Polarkreises finden kann, dort, wo er auf Schritt und Tritt am Kai auf Männer stoßen wird, mit denen er auf einer Eisscholle zusammengetroffen ist, während sie nach einer von ihm selbst erspähten Beute auf der Lauer lagen.

Er wird voll Vertrauen mit ihnen verhandeln können. Würde man imstande sein, einen Amundsen zu betrügen? Ihn, der Sommer für Sommer die Zimmerleute beobachtet hat, wie sie die Wunden der Küstenfahrer aus dem Skagerak heilten, ihn, der drei Jahre beim Schlafen in seiner Koje den Kopf an das Holz des Schiffsrumpfes legte, dessen andere Seite die Wogen bestürmten? Man schlägt ihm die „Gjöa" vor, einen Kutter von siebenundvierzig Tonnen und zweiundzwanzig Meter Länge. Er mustert ihn aufmerksam vom Vorder- bis zum Hintersteven. Er steigt auf Deck und legt die Hand an den dicken, sehr hohen Mast, der ein Toppsegel tragen kann. Er liest auf dem an der Ruderpinne angebrachten Kupferschild: 1872.

Das Jahr seiner eigenen Geburt. Der Seefahrer und das Schiff sind beide dreißig Jahre alt. Das bedeutet Jugend für den Mann, aber Alter für das Schiff. Und für dieses sind es dreißig Jahre auf See.

In Borge-lez-Sarpsborg hat Amundsen ältere Schiffe gesehen, die noch gegen die Wellen kämpften*, deren Rippen-

* Die „Ecole de navigation" in Marseille besitzt und verwendet einen Kutter von dreißig Tonnen, den „Cygne", ein ehemaliges englisches Lotsenboot, erbaut 1886. Und der „Titan", einer der Hochseeschlepper, der es dem „Jean-Bart" ermöglichte, seinen Schlupfhafen in Saint-Nazaire zu verlassen und den Deutschen zu entwischen, war 1889 vom Stapel gelassen und leistete immer noch gute Dienste in Verdon. Aber das sind Ausnahmen.

werk stabil war, die kein Wasser durchließen und die aufzugeben man sich nicht entschließen konnte; denn ein Schiff ist mehr als ein Besitz, es ist ein mit einer Vergangenheit behaftetes Wesen.

Die „Gjöa" hatte eine reiche Vergangenheit, erst als Hering-, dann als Seehundfänger. Amundsen verbringt seine Tage an Bord, untersucht das Holz, prüft die Widerstandsfähigkeit des Mastwerks, probiert das Fahrzeug auf See aus. Soll er mit ihm die Passage wagen? Er entschließt sich dazu, verhandelt über den Preis und kauft es.

Er ist der Patron der „Gjöa". Er wird ihr Steuer führen. Er weiß genau, welche Richtung er einzuschlagen hat.

Er bringt sein Schiff in eine Ecke des Hafens zum Kielholen. Der Sohn des Werftbesitzers von Borge-lez-Sarpsborg versteht, einen Schiffsrumpf zu kalfatern, nachdem er ihn abgekratzt hat. Und sobald er irgendwo ein Stück verfaultes Holz entfernt hat, nimmt er mit dem Dachsbeil ein anderes in Angriff. Man hört ihn lachen und mit sich selbst sprechen.

„Ja, ja", sagt er, „so beginnt also die Nord-West-Passage, an der alle gescheitert sind. Der Patron frischt selbst sein Schiff auf." Kein Vergleich mit der auf die „Fram" verwandten Sorgfalt, deren Kiel durch den berühmten Colin Archer aus einer „riesigen amerikanischen Ulme" gehauen worden ist!

Sobald der Sommer gekommen war, machte sich Amundsen segelfertig und fuhr mit der „Gjöa" nordwärts durch den Atlantischen Ozean. Das war eine herrliche, lange Fahrt über glänzende Wogen. „Wirst du es sein, die mich in den

Stillen Ozean bringen wird? Das wäre das schönste Los, das jemals einem Seehundfänger beschieden sein würde. Nachher hättest du Muße, dich auszuruhen."

Erst im Frühjahr 1903, nach einer andern herrlichen Fahrt – aber diesmal südwärts –, führte Amundsen den wieder völlig instandgesetzten Kutter nach Oslo.

Er brauchte noch viel Geld, und er ahnte schon, daß die „Gjöa" ihm die Sache nicht gerade erleichtern würde. Die Bürger, die man um pekuniäre Hilfe nachgesucht und an den Kai geführt hatte, musterten die zu ihren Füßen verankerte, bescheidene Fischerbarke, die von der Masse der großen Handelsschiffe beinahe erdrückt wurde.

„Mit diesem Spielzeug wollen Sie bis in die Baffin-Bai vorstoßen? Denken Sie an den ‚Erebus' und den ‚Terror' von Franklin, an den ‚Investigator' von Mac Clure, an die Schiffe von Sir Belcher!"

„Der Tiefgang dieser Schiffe war zu groß."

„Wie viele Leute soll diese Nußschale fassen?"

„Sieben Mann und zwei Dutzend Hunde. Diejenigen, die mit einer zu zahlreichen Mannschaft losgefahren sind, mußten Hungers sterben."

Seine Energie und Beharrlichkeit, seine Reise mit Adrien de Gerlache und vor allem die geheime Gönnerschaft Nansens brachten ihm jedoch Spenden und Darlehen ein. Er kaufte einen Dan-Motor von 13 PS, der sofort eingebaut wurde; er sollte dem Fahrzeug ermöglichen, sich rascher von den Eismassen zu befreien, und würde ihm ersparen, bei Gegenwind zu lange lavieren zu müssen. Er richtete einen Raum für Heizmaterial und einen andern, viel geräumigeren, für

die Aufnahme der „Lebensmittel für fünf Jahre“ ein.

Die Zeitungen, die seinen Besuch bei Nansen veröffentlichten, gaben bekannt, daß die Polarfahrer Anton Lund, Helmer Hanssen, sowie Henrik Lindström, der Begleiter Otto Sverdrups nach den Amund-Inseln und König Christian-Land, zugestimmt hatten, sich an Bord der „Gjöa“ einzuschiffen, und daß derselbe Otto Sverdrup, der Kommandant der „Fram“, ihm Hunde überlassen hatte.

Alsbald wurden besondere Subskriptionen veranstaltet, und eine beachtliche Menge Kronen flossen in die Taschen des hartnäckigen jungen Mannes und ermöglichten ihm, zwei bequeme Logis einzurichten – denn er hatte die Lehre der „Belgica“ nicht vergessen –, Segel einzukaufen sowie Ersatztaue, Hölzer für die Ausbesserung voraussichtlicher Seeschäden, Ersatzanker und -ketten, Bordinstrumente, wie Sextanten, Höhenmesser, Chronometer und die Meßapparate, die er nötig haben würde, wenn er den magnetischen Nordpol erreichte – ferner Waffen, Brennstoff, Petroleum, Öl und Lebensmittel.

Seiner Meinung nach war es das größte Abenteuer seines Lebens, und, obgleich er noch kühnere unternahm, konnte man es in der Tat so nennen. Um es mit Erfolg auszuführen, glaubte er, fünf Jahre Zeit darauf verwenden zu müssen. Abgeschnitten von aller Welt, ohne die geringste Hilfe von außen, sollten seine Kameraden und er mit ungebrochener Kraft leben können.

Das Geld, das einlief – 140000 Kronen behaupteten gewisse Leute –, verwandelte sich alsbald in Material. Aber Amundsen mußte noch Schulden machen. Gleichviel! Am

Himmel von Oslo schossen die Seemöwen hin und her, flatterten über den Masten, stürzten sich auf eine Beute, dann eilten sie zu den fernen Felsen, wo sie ihre Nester gebaut hatten. Es war Frühling, und der Südwind führte den kräftigen Geruch der Wogen mit sich.

Die sechs Eskimohunde, ein Geschenk von Sverdrup, heulten auf Deck, und die Musterrolle war ausgefüllt; man las darauf die Namen einer Handvoll Männer:

Roald Amundsen, Leiter der Expedition;

Golfred Hansen, dänischer Marineleutnant; Navigationsoffizier, Astronom, Geologe und Photograph;

Anton Lund, I. Offizier;

Peter Ristved, Mechaniker und Meteorologe;

Helmer Hanssen, II. Offizier;

Juel Viik, mit den magnetischen Beobachtungen beauftragt;

Henrik Lindström, Koch.

Sechs Seeleute, sechs Matrosen – trotz ihrer Offizierspatente, Rangstufen und Funktionen –, unter der Führung eines ehemaligen Seehundfänger-Matrosen, des I. Offiziers bei de Gerlache; sie würden zwei Wachen mit je drei Mann bilden und die Ruderpinne und die Segel bedienen.

In der Nacht vom 16. auf den 17. Juni 1903 halfen die Wachen der Nachbarschiffe Amundsen und seiner Mannschaft die Ankertaue zu fieren, und kurz danach weckte das Geknatter des Dan-Motors die Bauern und ihr Vieh auf den Felsen aus dem Schlaf.

Die über dreißig Jahre alte „Gjöa" ging in Oslo für die Fahrt zum Stillen Ozean über den Arktisch-Amerikanischen Archipel unter Segel.

Heftige Windböen bliesen aus Westen. Ristved stoppte den Motor, Klüver und Großsegel wurden gehißt, der Kutter legte sich auf die Seite, gewann an Geschwindigkeit, zerschnitt die Wogen, und ein Sprühregen ergoß sich über den an der Ruderpinne stehenden Amundsen, der, ohne das ihm übers Gesicht rieselnde Wasser abzuwischen, plötzlich laut auflachte – manche Menschen verbergen auf diese Weise ihre Erregung. Er sog wieder die sonderbare Herbheit des Fjordwassers ein, die er vor einunddreißig Jahren mit der Muttermilch in sich aufgenommen hatte.

Der Himmel ist bedeckt, tiefe Finsternis herrscht. Einer der Männer hält sich am Halbverdeck auf, um nach den verschleierten Leuchtfeuern auszuspähen, und als es Tag wird, ist selbst die ganz nahe Küste nicht zu erkennen. Man kommt nicht in Versuchung, den Arm zu heben, um die Geister der Vergangenheit auf jenem Felsen zu grüßen, wo einunddreißig Jahre früher – bis auf etwa einen Monat Abstand – der Junge geboren wurde, der die Welt in Erstaunen setzen sollte.

Noch wuchtigere Sturzwellen ergießen sich über das Halbverdeck des Kutters, der mit einer schon tieferen Woge zusammenstößt.

Amundsen steuert, so gut er kann, auf die unsichtbare Küste zu, denn er muß in Horten anlegen, um dort Dynamit zu laden.

Die „Gjöa", ein Schiff von siebenundvierzig Tonnen und zweiundzwanzig Meter Länge – es ist wichtig, sich diese Ziffern immer wieder ins Gedächtnis zu rufen –, hat von Hor-

ten bis zum Süden Grönlands eine Strecke zurückzulegen, die, auf der Karte gemessen, mehr als fünfzehnhundert Seemeilen beträgt. Das bedeutet für einen Segler, dessen Motor man nur in schwierigen Momenten laufen läßt, ungefähr eine Strecke von achtzehnhundert Meilen. Die Lektüre des Bordbuches der „Gjöa" oder die Prüfung der Karte, auf der die Standorte täglich mit Punkten eingezeichnet worden sind, könnten allein darüber genau Aufschluß geben.

Von Kap Farvel bis zur Insel Disko rechnet man dann noch sechshundert Meilen, sagen wir siebenhundert für diesen Segelkutter.

Alles ist gesichert an Bord. Geteertes Segeltuch, das mit Eisenstangen befestigt ist, bedeckt die Lukendeckel. Wie ein Heiliger in seiner Nische steht der Rudergänger in seinem engen Winkel unter einem riesigen bläulichen Flügel, dem Schatten des Segels, den der Vordersteven durchschneidet und der in der Brise hin und her wogt; er steuert mit dem Wind nach den Segeln.

Das Deck erdröhnt unter den über Bord schlagenden Wellen, im gedrungenen Schiffsrumpf kracht es, und das zusammengepreßte Rippenwerk stöhnt. Aber in den unteren Schiffsräumen steht nicht mehr Wasser als gewöhnlich, und dieses Wasser wird herausgepumpt. Bei jeder Ablösung kann der Wachtoffizier in das Schiffstagebuch eintragen: „Pumpen in Ordnung."

Nachdem die „Gjöa" am Ende der langen Strecke, die sie weit vom Festland wegführte, gedreht hat, fährt sie die englische und schottische Küste entlang, umsegelt die Orkney-

Inseln, eine gefährliche Ecke voller Eilande und Klippen, mit Meeren und Winden, die gegeneinander wüten, und mit starken Gezeitenströmungen. Amundsen wagt sich in den Nordatlantischen Ozean, kurz bevor die Zyklone auftreten, aber er hat noch Zeit durchzukommen.

Das Leben an Bord hat den sieben Männern seinen beruhigenden Rhythmus aufgezwungen. Rings um das Schiff ist nichts vorhanden als der Ozean. Das Festland mit seiner Unruhe, seinem Lärm, seiner oft unnützen Betriebsamkeit, seinem Fieber und seinen Kämpfen ist nur mehr eine immer schwächer werdende Erinnerung. Man denkt wenig an die Zukunft.

Es gibt die Stunde der Wache, die Stunde des Schlafs und jene, wo man sich um den festen, viereckigen Tisch zusammenfindet unter dem Blick Fridtjof Nansens, dessen Porträt zwischen dem des Königs und der Königin von Norwegen an einem Schott aufgehängt ist. Amundsen, Hansen, Lund und Hanssen beobachten, berechnen, schätzen und messen die zurückgelegten Entfernungen immer zur selben Stunde, während Viik nach ihrer Steuerbordwache aufmerksam die Abweichungen des Kompasses kontrolliert, Ristved sich um den Motor kümmert und Lindström um die Küche.

Und vierundzwanzig Tage nach der Abfahrt von Oslo sind alle an Deck und beobachten im Nordwesten eine Veränderung der Horizontlinie. Langsam steigt die grönländische Küste aus dem Wasser.

Amundsen hat sich fünf Jahre Zeit vorgenommen, kaum drei Wochen sind verstrichen.

Nach Umseglung von Kap Farvel werden noch dreieinhalb Wochen nötig sein, um Disko anzulaufen, das dort in Reichweite, kaum sechshundert Meilen entfernt, liegt. Aber ein heftiger Wind hat sich auf den Vordersteven geworfen, und er führt eine Geisterflotte ungeheurer Eisberge mit sich.

„Als die alte „Gjöa" in Godhavn vor Anker geht, hat sie bereits einen furchtbaren Kampf durchgefochten und bestanden. Die sieben Männer sind heiter und vergnügt.

Sie können schlafen, so lange sie wollen, ohne daß einer von ihnen die Ruderpinne halten oder wachen muß. Sie finden sich alle bei Tisch zusammen, und wenn sie den Kaffee getrunken haben, stecken sie ihre Pfeife an und schwatzen, ohne sich um Wind noch Stunde zu kümmern.

Seehund- und Walfischjäger, gelandete Eskimos, ein Vertreter der „Königlich Dänisch-Grönländischen Handelsgesellschaft", alle vermitteln ihnen Neuigkeiten, nicht aus der bewegten Welt, die sie hinter sich gelassen haben, sondern aus jener stillen und rätselhaften, die vor ihnen liegt, Neuigkeiten über die Winde, die Eismassen der Baffin-Bai, von North-Water und den Meerengen.

Sie verproviantieren sich wieder mit frischen Lebensmitteln, nehmen noch zehn Hunde an Bord und fahren am 31. Juli weiter.

Bis Disko hat Amundsen mit der „Gjöa" fahren können, und er wird über die Bering-Straße hinauskommen, aber unter ganz anderen Voraussetzungen. Der bisherige Rhythmus ist unterbrochen. Die Wachen sind noch festgesetzt, aber nur selten sind die Leute nicht alle auf Deck, außer

Ristved, der in der Motorenkammer damit beschäftigt ist, den Gang des Dan zu überwachen oder bereit, den Motor anzulassen.

Die „Gjöa" folgt der Westküste Grönlands, die außerordentlich zerklüftet und sehr gefährlich ist durch ihre Klippen und Felsen, umgeben von einer dicken, alten Eisschicht, in der man sich manchmal einen Unterschlupf aushöhlen muß, um nicht von einem der vielen nach Süden treibenden Eisberge zermalmt zu werden.

Was würden die Osloer Bürger, die einige Kronen gezeichnet haben, sagen, wenn sie den winzigen Kutter von diesen ungeheuren Kristallklippen bedrängt sehen würden?

Lindström steht neben Amundsen auf Deck. In der Musterrolle der „Gjöa" ist er als Koch eingetragen. An Bord ist er ein Forscher, genau wie die anderen, im Augenblick sogar nützlicher als diese, weil er drei Jahre früher unter dem Befehl Otto Sverdrups dieselbe Strecke mit der „Fram" verfolgt hat.

Er setzt die versuchten und geglückten Manöver auseinander, erkennt Kaps und enge Hafeneinfahrten wieder, versteht die Zeichen zu entziffern, die Wasser und Himmel dort aufweisen. Und Amundsen, der kein Neuling ist, der als Seehundfänger-Matrose Erfahrung mit dem Eis hat, der als I. Offizier der „Belgica" einen heftigen Kampf führen mußte, um nicht eingekreist zu werden — aber schließlich doch besiegt wurde —, der immer die undeutlichen Umrisse des glorreichen Schiffes von Nansen vor Augen und das Echo der Stimme Dr. Cooks in den Ohren hat und an seine Erzählung von der gerade in diesen Gewässern stattgefun-

denen Reise mit Peary denken muß, er, Amundsen, dringt weiter vor und erreicht die Melville-Bucht; dort kreuzt er, wird von kleinerem Packeis eingeschlossen, entdeckt einen Ausgang und kann sich befreien. Das Schlimmste ist, daß sich Nebel bildet und verdichtet.

Das sind also diese Gewässer, die soundso vielen Forschern verhängnisvoll geworden sind, diese Eismassen, die soundso viele Schiffe zermalmt haben. Der Seehundfänger-Matrose, der nichts anderes besaß als seine Kühnheit und seine Jugend, hat sich bei der Lektüre eines Buches während einer gewissen nächtlichen Zwischenlandung in Grimsby gesagt: „Ich werde durchkommen."

Weder die Ängstlichen in Oslo mit ihren Bedenken hatten so unrecht gehabt noch Amundsen, als er ihnen antwortete: „Gerade weil die ‚Gjöa' ein winziges Schiff ist, wird sie dort, wo ansehnliche Fahrzeuge kehrtmachen mußten, einen Durchgang finden."

Wenn es sich aufklärt, peilt er Kap Teufels Daumen, die Insel Holm und Kap York an und zeichnet seine Fahrt auf der Karte ein. Am 15. August wirft er vor Dalrymple-Rock Anker, wo schottische Walfischjäger, die „besten Seeleute der Arktis", ihn neu verproviantieren und wo er den Dänen Mylius Erichsen trifft, der seit einem Jahr in den Gewässern sich aufhält und an Land gegangen ist, die Gebirge erklommen und die Insel Saunders erforscht hat.

„Berichten Sie in Oslo von uns!" rief Amundsen, den Motor anlassend und den Anker lichtend.

Hinter dem Kap York hat sich der Nebel zerstreut, und die „Gjöa" befindet sich mitten in einer märchenhaften See-

landschaft; die besonnten Eisberge funkeln wie von tausend Feuern; Kap Horsbourgh gleicht von weitem einem Riesendiamanten. Vielleicht hat sich Roald die Nord-West-Passage so vorgestellt, als er in der Kindheit davon sprechen hörte.

Drei Jahre früher hatte die „Fram" an derselben Stelle sich nach Backbord gelegt und war in den Jones-Sund eingelaufen. Amundsen warf das Steuer nach links, um den Lancaster-Sund zu erreichen.

Das war am 20. August 1903.

Ebenfalls an dieser Stelle war John Ross, der versichert hatte, eine Bergkette vor sich bemerkt zu haben, im Jahre 1818 umgekehrt. Es waren aber nur Eisberge gewesen, jedoch von sagenhaften Formen und Ausmaßen.

Als er elf Jahre später dorthin zurückkehrte, stieß John Ross in den Sund vor. Zwei, drei Dutzend Forscher waren vor und nach ihm zwischen den Eisfelsen eingedrungen. Diejenigen, die nicht dieselbe Strecke zurückgekehrt waren, hatten den Tod gefunden.

Es gehörte nur wenig Einbildungskraft dazu, um auf dem weißen Wasser und am dunklen Horizont die Umrisse der fernen Eisberge mit denen der Schiffe „Victory", „Erebus", „Terror", „Fury", „Intrepid", „Pioneer". „Sophia" und „Prince Albert" und vielen anderen berühmten Schiffen zu verwechseln, auf deren Kommandobrücken sich die Forscher und Seefahrer James und John Ross, Parry, Rae, Franklin, Kallet, Mac Clintock rühmlichen Angedenkens befanden, die alle einem Mißerfolg entgegengegangen waren, viele sogar dem Tode.

Eines dieser Schiffe, der Rivale des immer noch im Eis eingeschlossenen „Investigator", der „Resolute", ebenfalls von der Mannschaft verlassen, trieb mitten im Lancaster-Sund, in den er vom Westen her eingedrungen war, ohne Steuermann an der Ruderpinne, ohne Mann im Ausguck auf halbem Mast, ohne Kapitän auf der Deckkajüte, und mit Topp und Takel segelnd. Aber ohne Zusammenstoß, ohne Zwischenfall, ohne Seeschaden verfolgte er einen schon langen Weg, der ihn über die Baffin-Bai hinausführte, wo einige Männer an Bord steigen und sich um ihn kümmern sollten.

Der lange Sund, diese gefährliche Falle für Schiffe und Menschen, tauchte vor dem Vordersteven der „Gjöa" auf. Der Dan-Motor war in Gang, Amundsen drang mit seinem Kutter in den Sund ein. Vielleicht würde er einen Augenblick gezögert haben, wenn er unter den Schatten seiner Vorgänger nicht den großen Mac Clure entdeckt hätte, den einzigen Mann, der einen Ozean mit dem andern verbunden hatte.

Auch er hatte den Lancaster-Sund durchquert, aber er war von Westen gekommen, vom Stillen Ozean, hatte sein Schiff verlassen müssen und war, als der Tod bereits nach ihm ausspähte, aufgefunden und gerettet worden.

Ein Mann ganz allein hatte für sich ein Schlupfloch in der Falle entdeckt; würde Amundsen es mit einem Schiff ausfindig machen?

Die Durchfahrt war nicht schwierig. In der engen Passage, wo soundso viele große Fahrzeuge sich in Gefahr befunden hatten, zwängte sich der ehemalige Seehundfänger

von einer Klippe zur andern durch und befreite sich mühelos von den Eisblöcken, die ihn bedrohten.

Nachdem sie den Sund hinter sich hatte, warf die „Gjöa" am 23. August in einer Bucht der Insel Beechey Anker, dort, wo John Franklin und seine hundertneunundzwanzig Mann 1845 bis 1846 am Anfang ihrer unheilvollen Expedition überwintert hatten.

Wieder boten sich Amundsen zwei Wege: der Wellington-Kanal zur Rechten und die Prince-Regent-Einfahrt zur Linken. Er hätte schwanken können; der „Erebus" und der „Terror" von Franklin waren in den Wellington-Kanal eingefahren und hatten in ihrem Kielwasser wieder zurück gemußt; und wie viele Forscher hatten jenseits der Prince-Regent-Einfahrt Eisschranken und unüberwindliche unterseeische Klippen vorgefunden!

Zu seinem Ziele, das zunächst in der Erforschung des Erdmagnetismus bestand, zeigte ihm die Windrose den Weg, deren Magnetspitzen auf die Achse der südwestlich liegenden Prince-Regent-Einfahrt* gerichtet waren, und der Dan-Motor wurde in Gang gesetzt.

Hätte Amundsen sich nicht drei Jahre lang bei jedem Wetter draußen auf offener See und längs der gefährlichen Küsten mit Wind und Wellen herumgeschlagen an Bord von Schiffen, die schon in einem „Wasserglase" schwanken

* Die Magnetspitzen — acht Stück beim Kompaß Thomson —, befestigt unter dem feinen Seidenpapier, hatten nicht aufgehört, nach Norden zu zeigen, dem „magnetischen Norden", der sich genau im „geographischen Südwesten" der „Gjöa" befand.

und gegen dieselben Wogen, die größere Fahrzeuge nicht erschüttern, ankämpfen müssen, hätte er unter seinen Füßen eines der Schiffe Franklins oder dasjenige Mac Clures gehabt, so würde das Abenteuer der „Gjöa" zweifellos in den verwinkelten Durchgängen zwischen der Insel Beechey und der Meerenge von Rae geendet haben.

Nachdem der Kutter einer ganzen Eisbergflottille ausgewichen ist, stößt er auf eisfreies Wasser, aber bald, beinahe sofort, gerät er in eine Nebelbank, und die Magnetnadel gibt keine zuverlässige Auskunft mehr. Wenn es sich aufklärt, muß man die Höhe der Gestirne messen, den Winkelabstand von Sonne, Mond und Polarstern feststellen und berechnen.

Die vier Seeleute an Bord arbeiten mit dem Sextanten in der Hand, lesen die Zeit vom Chronometer ab, nehmen die Nautischen Tafeln zu Hilfe, schreiben Reihen von Zahlen untereinander, tragen Schiffsstandorte, denen es an Genauigkeit mangelt, auf eine zweifelhafte Karte ein, besprechen sich miteinander und bestimmen für das Schiff einen Kurs, der sich als gefährlich herausstellen wird.

Sie dringen bis zur James Ross-Straße vor, immer in eisfreien Gewässern, in denen sich aber Untiefen befinden. Man stellt den Motor ab, um zu loten, man läßt ihn wieder an, stoppt ihn von neuem, jedoch es ereignet sich, daß die „Gjöa" sich den Kiel aufreißt an einem Riff, über das sie haarscharf hinweggefahren ist; die gutgeschützte Schiffsschraube hat nichts abbekommen.

Hinter der James Ross-Straße fängt der Maschinenraum Feuer, das aber gelöscht wird, ehe zehntausend Liter Petro-

leum in Brand geraten. Nachdem die Aufregung vorbei ist, wird die mühselige Fahrt über und zwischen den Untiefen fortgesetzt.

Dieser Route, welche die „Gjöa" verfolgt, könnte sich kein Schiff mit einem nur wenige Zoll größeren Tiefgang bedienen. Immer wieder muß der Kutter loten, während das kleine Boot vorausfährt und ihm den Weg weist. Aber manchmal läuft er auf eine Sandbank, und man ist genötigt, Ballast auszuwerfen.

Auf der Nordseite der Insel Matty muß, nachdem ein Teil der Schiffsladung an Land befördert worden ist, ein Anker, mit dessen Hilfe man drehen will, geworfen werden, und zwar über das Hindernis hinaus, das die „Gjöa" an Ort und Stelle festgehalten hat.

Es ist ein schöner arktischer Sommertag. Keine Brise weht, das Wasser ist ruhig. Die sieben Seeleute, die daran arbeiten, ihr Schiff klarzumachen, sagen sich: „Wir werden es schaffen, sobald die hohe Flut kommt." Aber mit der Flut erheben sich der Wind und das Meer, und der Kutter stößt hinten durch, der lose Kiel, der sich unter dem eigentlichen Kiel befindet, bricht ab, und die „Gjöa" ist in Gefahr.

Amundsen denkt weder an den magnetischen Pol noch an die Nord-West-Passage. Der Kampf, den er führt, ist derjenige aller Seefahrer: das Schiff zu retten.

Der Motor läuft. Die Segel sind gehißt, denn glücklicherweise ist der Wind im Rücken. Aber vergeblich. „Nun gut, werfen wir noch Ballast aus!"

Wieder werden Kisten an Land geschafft, und endlich reißt eine Böe den Kutter unter heftigen Erschütterungen

und lautem Krachen, wobei den Seeleuten der Schweiß von den Schläfen rinnt, von dem unterirdischen Felsen los.

Sie müssen den Schiffsrumpf nachsehen, und während ein Mann als Wache in der „Tonne" sitzt, suchen sie mit der Sonde einen Ankerplatz an der Küste der Halbinsel Boothia, in der Nähe vom Kap Christian Frederick.

Dort erwartet sie das Abenteuer, das die Seefahrer am meisten fürchten: ein von der hohen See kommender Sturm, nachdem das Schiff in einer offenen Reede vor Anker liegt. Wenn sie es vermögen, machen sie sich segelfertig und versuchen, das schwere Wetter im tiefen Wasser über sich ergehen zu lassen, wo sie manövrieren können und nicht Gefahr laufen, daß das Schiff sich auf dem Grund den Bauch aufschlitzt oder an den Felsen zerschellt.

Die „Gjöa" konnte dies aber gar nicht in Erwägung ziehen. Sie hatte Untiefen vor sich, denen sie nur mit Mühe entkommen konnte und wo sie bei hohlgehender See gescheitert wäre.

Wind und Wogen stürzten sich wild auf den Seehundfänger, der doppelt verankert war und dessen Motor man angestellt hatte, um die Spannkraft der Ketten zu unterstützen.

Die Lukendeckel halb über den Kopf gezogen, schätzten die sieben Männer im Logis und im Maschinenraum voll Bangen die Macht der das Schiff überschwemmenden Wogen, die Heftigkeit der Stöße und das Zunehmen der Bewegungen ab und horchten angestrengt, ob der Motor nicht langsamer lief. Trieben die Anker nicht ab? War nicht eine Kette gerissen?

Der Sturm dauerte fünf Tage; inzwischen mußte man trotzdem essen und schlafen, aber immer voller Angst, daß im nächsten Augenblick Männer und Schiff an den Strand oder gegen eine Klippe geworfen werden. Und das würde das Ende bedeuten, selbst dann, wenn durch einen außergewöhnlichen Glücksfall es den Männern oder einigen von ihnen, die nicht dabei erschlagen oder zerquetscht, mit den Trümmern des Fahrzeuges weggetragen wurden oder ertrunken sind, gelingt, sich an die Klippen anzuklammern und vor den Umschlingungen des Meeres zu retten.

Zwei Anker, deren Schaufeln gut am Grunde befestigt waren, zwei Ketten, die heftigen Stößen widerstanden, und ein Motor, der nicht nachließ, retteten Amundsen, seine Begleiter, seine Hunde und die „Gjöa" vor einem schweren Mißgeschick.

Am fünften Tage waren die Wogen weniger mächtig und folgten weniger dicht aufeinander. Ristved drosselte den Motor, und Roald vermochte sich aufrecht an Deck zu halten. Der Sturm war vorüber.

Der Kutter befand sich in der Nähe des magnetischen Pols, und das allernächste Ziel Amundsens war nun, eine gut geschützte und dennoch möglichst offene Stelle zu finden, wo die Expedition überwintern und die Forschungen leicht ausgeführt werden konnten.

Nach einigen Tagen Seefahrt durch die Meerenge von Rae, ebenfalls schwierig durch Untiefen, Nebel und mächtige Strömungen, drang die „Gjöa" in eine schöne Reede an der Südküste von King William-Land ein. Die Untersuchung der Zugänge, Peilungen, Abstecher an Land zu

Studienzwecken enthüllten die Vortrefflichkeit des Ortes – wenn man für diese Region ein solches Wort anwenden kann. Roald begann, das Schiff dort quer vor Anker zu legen und an seinem Schutz gegen die Eismassen zu arbeiten. Später sollte ein Observatorium an Land erbaut werden.

Das war Port Gjöa. Vom Glück begünstigter als Adrien de Gerlache, befand sich Amundsen genau an der Stelle, die zu erreichen er sich vorgenommen hatte: in der Nähe des magnetischen Nordpols.

Der Seehundfänger wurde am 12. September 1903 fest verankert.

Roald Amundsen konnte zufrieden sein. Es waren noch keine drei Monate her, daß er unter den Böen des Westwindes und im Sprühregen draußen auf See an seinem Vaterhause vorbeigesegelt war und die „Gjöa" über die grünlichen Wogen der Nordsee gesteuert hatte.

Er hatte den Atlantischen Ozean überquert und die Davis-Straße, die Baffin-Bai, den Lancaster-Sund und andere gefährliche Engen hinter sich gelassen.

Er hatte um sein Schiff gekämpft und es geborgen. Mit dem unversehrten Schiff und der wohlbehaltenen Mannschaft stand er am Anfang seines Werkes; in den unteren Schiffsräumen lagerten die kaum angegriffenen Lebensmittel für fünf Jahre.

An dem Schott der Messe, gegenüber den Bildern des Königs, der Königin und Nansens hängt die Karte des Arktisch-Amerikanischen Archipels mit vielerlei Eintragungen und Verbesserungen, die Jahr für Jahr seit einem Jahr-

hundert bearbeitet wurde, die jeder Forscher verändert hat und die noch punktierte Linien aufweist – vermutete Küsten – und beängstigend viele weiße Stellen. Tagtäglich hat Amundsen, seinerseits die Umrisse der Küsten berichtigend und die Peilungen eintragend, darauf den Weg des Kutters vermerkt. Westwärts, jenseits der Inseln, in der Beaufort-See und an der Küste von Alaska gehen die Walfischjäger, die vom Stillen Ozean kommen, auf Fang, und hier zwischen Port Gjöa und der Beaufort-See sind die meisten der Seefahrer festgehalten worden.

Aber die sechs Männer, die nicht davor zurückgeschreckt sind, sich auf der an einem Kai von Oslo zwischen den hohen Mauern der Ozeandampfer vor Anker liegenden „Gjöa" einzuschiffen, und zwar unter dem Befehl des ehemaligen Seehundfänger-Matrosen, sind voll Zuversicht. Wenn die Nord-West-Passage für Schiffe existiert, wird Amundsen sie finden.

Die Dunkelheit gewinnt rasch über das Licht die Oberhand. Es ist Herbst, und schnell wird es Winter. Das Wasser der Bucht ähnelt allmählich einem kochenden Brei, und das frische Eis hüllt das Gerüst aus starken Holzpfählen ein und bildet einen dicken Wall um den Kutter.

Es gibt keinen festen Boden, um die Beobachtungsstände zu errichten. Das Eis zieht sich noch mehr zusammen, und der Schnee, der an gewissen Tagen überreichlich fällt, umkleidet mit einer harten, undurchdringlichen Schicht wie eine Mauer die aufgetürmten Kisten.

Wildgänse, Strandläufer, Rebhühner, Sperlinge, Am-

mern, Lummen, Schneehühner, See- und Wintermöwen, immer verfolgt von Raubmöwen, diesen Piraten unter den Vögeln, die sie quälen, bis sie von ihrer Beute ablassen, ziehen paarweise und dann in Schwärmen nach Süden.

Der nördliche Himmel wird leer und öde. Die Einsamkeit nimmt überhand. Sie wird allgemein herrschen, glauben die Forscher irrtümlicherweise, wenn die Renntiere in Rudeln, von einem alten Tier geführt, und die Moschustiere, die mit ihren Hufen das frische Eis betasten und von denen manche abgeschossen werden, die Meerengen hinter sich gelassen haben.

Amundsen denkt an die schreckliche Abgeschiedenheit, unter der die Männer der „Belgica" zu leiden hatten während der antarktischen Nacht, deren Schweigen von keinem Tierschrei unterbrochen wurde und wo in einem Umkreis von Hunderten von Meilen kein einziges Herz schlug. Wird die Finsternis, die sich naht, ebenso furchtbar sein?

Der Lauf der Sonne, deren manchmal in Nebel gehüllte Scheibe die zerklüftete Küste des amerikanischen Festlandes erkennen läßt, ist kurz. Eine andere Ordnung zwingt nun die Männer unter ihren Rhythmus. Viik notiert die magnetischen Abweichungen, die seine Apparate enthüllen. Ristved beschäftigt sich mit der Temperatur, den Winden, Wolken und Niederschlägen. Hansen beobachtet die Gestirne, Lindström erforscht das Tierleben.

Ist die Stunde des Schlafes gekommen und sind die Lampen ausgelöscht, mit Ausnahme einer einzigen, dem Sinnbild immerwährenden Lebens und der Hoffnung, dann strecken sich alle in ihren Kojen aus. Sie horchen: nichts

ist zu vernehmen als das Krachen des Eises oder das gedämpfte Pochen des Schnees auf das Deck.

Sie sind allein. Und doch nicht ganz allein. Es handelt sich nicht um einige Renntiere und Bären, die niemals King William-Land verlassen; aber eines Morgens — denn es gibt noch den Morgen, die Sonne ist noch nicht ganz verschwunden —, tauchen Eskimos auf.

Menschen! Sie haben einen Gott im Himmel, haben Überlieferungen, Gebräuche, sogar Gesetze. Sie leben in Familien, leiden, genießen, fürchten den Tod und hoffen.

Im Sommer sind sie auf Jagd und Fischfang unterwegs; nicht weit von Port Gjöa haben sie sich Torfhütten, die sogenannten Iglus, gebaut, um dort die Zeit der Dunkelheit zu verbringen, und suchen nun die Nachbarn auf, die der Zufall in ihre Gegend geführt hat.

Europäer und Eskimos schließen Freundschaft. Wenn die Einsamkeit auch bleibt, so ist doch die Abgeschiedenheit unterbrochen, und Amundsen schätzt sich glücklich, solche Gefährten gefunden zu haben, denn sie bieten Stoff für neue Studien.

Die arktische Nacht bricht herein mit ihren heulenden Winden, ihrem Leuchten und ihrer tödlichen Kälte. Wenn ein Polarlicht sein Feuerwerk abbrennt, scheint die „Gjöa" in eine riesige Woge aus Eis eingeschlossen und halb darin versunken zu sein.

Weihnachten ist vorüber, das Jahr 1904 beginnt, und am 7. Februar zeigt sich erstmals wieder die Sonne, die sich schon in Dämmerungen, denen keine Morgenröte folgte, angekündigt hat.

Die Dokumente häufen sich. „Warten wir noch ein wenig in unserem Schlupfwinkel ab; sicherlich werden wir bald die Hunde, die ein Höllenleben geführt haben, einschirren, anspannen und über das Eis jagen lassen können. Man muß die Lage des magnetischen Pols genau feststellen, die Karten von dem Gebiet entwerfen und sich mit seiner geologischen Beschaffenheit beschäftigen."

Sie verfügen über mehrere Monate, ehe das Eis unter den Tierpfoten und den Schlittenkufen schmilzt, und im Verlauf eines langen Marsches entdeckt Amundsen mit Hilfe der Abweichungen und Neigungen der Magnetnadeln, daß der magnetische Pol, wenn die Schätzung von John Ross im Jahre 1830 genau war, sich fünfzig Kilometer nach Nordwesten verschoben hatte.

Diese Feststellung wird Neumayer, den alten Hamburger Gelehrten, hoch erfreuen.

Anfang Mai zeigen sich wieder Renn- und Moschustiere, Wildgänse, Rebhühner und Schneeammern, Sperlinge und See- und Wintermöwen, mit ihren Schmarotzern im Gefolge; sie kommen diesmal von Süden und wenden sich den Inseln zu, wo die Weibchen ihre Eier legen und brüten werden.

Von Süden treffen ebenfalls andere Eskimos ein; es sind Seehundjäger. „Wir werden zahlreich sein in diesem Sommer." Alles geht gut an Bord. Die sieben Männer sitzen eng zusammengedrängt, oft mit einem oder zwei Gästen, um einen Renntierbraten, knabbern ihren Schiffszwieback, trinken Kaffee und stopfen die Pfeife.

Die moralische Verfassung ist so gut, die Gesundheit so zufriedenstellend, die Kameradschaft so einwandfrei, daß

sie sich eines Abends dazu entschließen, noch einen Winter in Port Gjöa zu verbringen.* Sie haben noch für vier Jahre Lebensmittel in den unteren Schiffsräumen und besitzen nicht wenig Pulver für die Jagd.

„Ich danke euch", antwortet ihnen Amundsen. „Aber nützen wir den Sommer aus."

Von einem Bad in einer besonnten kleinen Bucht zurückkehrend, bringen sie Eier mit, die sie einer Eidergans- oder Meertauchermutter weggenommen haben, und legen eine Handvoll Vergißmeinnicht auf den Tisch.

„Blumen!" ruft Amundsen aus und muß an die antarktische Eiswand denken. Ein Sonnenstrahl hat den Schnee aufgetaut und die Erde erwärmt, ein Samenkorn hat gekeimt.

Er springt in das Beiboot der „Gjöa" und legt sich in die Riemen.

Sie werden noch einmal überwintern, aber von nun an will und muß Amundsen an die Route des nächsten Sommers denken, die ihn zum Stillen Ozean führen soll.

Indem er die Durchschlupfe nach Westen mit der Sonde untersucht, macht er eine höchst wichtige Entdeckung: Wenn die Durchfahrt zwischen King William-Land und der Insel Eta durch Untiefen verschlossen ist, so bietet jene zwischen derselben Insel Eta und dem Festland bei hoher Flut, wenn der Boden der Einfahrt nicht durch das Eis erhöht ist, eine

* Im Gegensatz zu einer diesbezüglichen brieflichen Bestätigung Amundsens behaupten gewisse Sachverständige, daß der Zustand der Eismassen in jenem Sommer das Unter-Segel-gehen der „Gjöa" nicht zugelassen haben würde.

Wassertiefe von 5,40 m; das ist mehr, als der Seehundfänger zur Fahrt braucht.

Von neuem halten sich Licht und Dunkelheit die Waage, aber es ist ein zugunsten der Dunkelheit schnell wieder aufgehobenes Gleichgewicht. Am Himmel ziehen Vögel vorbei, und an ihrem ungeordneten Flug erkennt man jene, die im Frühjahr geboren worden sind und zum erstenmal den Süden aufsuchen. Die Blumen sind verwelkt; der in die Bucht getauchte Eimer fördert ein breiiges Wasser zutage. Noch sind Renn- und Moschustiere in der Nähe, aber sie streifen nur noch vorsichtig und zögernd umher.

Dann beginnt die Polarnacht mit dem aufflammenden Himmel und dem merkwürdigen Nordlicht, das die Hunde aufheulen läßt, das die Eskimos als eine Offenbarung der göttlichen Macht ansehen und die Forscher beobachten, während sie seine Eigenschaften, seine Ausdehnung, seine Stärke und die Störungen, die es mit sich bringt, aufzeichnen.

Nachdem Amundsen und seine Begleiter die Dämmerungen ohne Morgenröte lange Zeit verfolgt haben, warten sie am 7. Februar 1905 auf einem Kamm in der Nähe der Beobachtungsstände auf die Sonne. Und die Riesenscheibe taucht für einen Augenblick über dem Horizont auf.

Die zweite Überwinterung ist zu Ende.

Man muß sich jedoch noch lange gedulden, noch mehrere Monate. Die Dunkelheit, deren Fortdauer unterbrochen ist, weicht erst allmählich dem Licht. Nur ein klein wenig löst sich täglich Port Gjöa aus der Nacht, und wenn die Kälte, ebenfalls ganz langsam, nachläßt, wenn die Winde

an Heftigkeit verlieren, nimmt das Leuchten der Atmosphäre zu und die Niederschläge werden zahlreicher.

Endlich überqueren die Vögel den Himmel von Süden nach Norden, die Wiederkäuer wechseln vom Festland auf die Inseln, und die Seehundjäger tauchen wieder auf.

Amundsen vertraut seine Briefe einem Eskimo an, der sich auf den Weg nach Alaska macht.

Anfang Oktober 1903 hatte der Vertreter der „Königlich Dänisch-Grönländischen Handelsgesellschaft", dem Amundsen und seine Gefährten auf der Insel Disko begegnet waren, in Oslo von ihnen berichtet.

„Beunruhigen Sie sich nicht. Sie haben den Atlantischen Ozean überquert, Kap Farvel umschifft, sind die Westküste Grönlands bis zur Hälfte hinaufgesegelt und haben in Godhavn angelegt. Alles geht gut an Bord. Kein Seeschaden. Kein einziger Kranker. Wir haben sie mit Petroleum, geräuchertem Lachs und frischen Fischen versorgt. Sie haben zehn weitere Hunde an Bord genommen, und am 31. Juli sind sie nordwärts abgefahren."

Seither waren Monate verstrichen und Jahre daraus geworden. Im Juni 1904 war es ein Jahr her, daß die „Gjöa" abgesegelt war; im Juni 1905 waren es zwei Jahre. Und immer noch herrschte Schweigen.

Und fünfundzwanzig Monate sind es, seit der Kutter die Insel Disko verlassen und sich in die Baffin-Bai gewagt hat. Das bedeutet viel und ist doch nicht der Rede wert. Die Bewunderer und die Verleumder Amundsens arbeiten heimlich gegeneinander.

„Er hat sich mit Lebensmitteln für fünf Jahre auf den Weg gemacht. Glauben Sie, daß man dort, wo er sich aufhält, häufig Botengänger trifft? Haben Sie denn nicht den Bericht von Nansens Expeditionen gelesen?"

„Aber sind Sie sicher, daß er sich irgendwo anders befindet als auf dem Grund des Meeres oder leblos ausgestreckt in einem Eisloch?"

Im Herbst 1905 gibt der dänische Forscher Erichsen bekannt, daß er die „Gjöa" nördlich von Kap York getroffen hat. Die Begegnung fand im August 1903 statt.

Sogar diejenigen, die glauben, daß ihre Landsleute in den Arktisch-Amerikanischen Archipel eingedrungen sind und allen Gefahren trotzen, machen sich Sorgen. Und plötzlich veröffentlicht Ende November 1905 das „Morgenbladet" zwei Briefe Amundsens, die seine Brüder erhalten und der Zeitung zur Verfügung gestellt haben.

Norwegen steht gerade im leidenschaftlichen Kampf um die Erlangung seiner Unabhängigkeit.* Bei diesen Nachrichten ist jedoch das ganze Land von großer Freude erfüllt. Die Freunde des ehemaligen Seehundjägers, die Zweifler, die Gleichgültigen und selbst die Spötter jubeln und strahlen.

Aber die größte Freude, nicht größer zwar als die von Roalds Brüdern, jedoch anderer Art, empfindet Nansen; denn der große Junge, der zu ihm gekommen war, hat nicht gelogen, als er versicherte, daß sein Ziel zunächst das Studium des Erdmagnetismus sein würde.

* Die Unabhängigkeit Norwegens, das 1814 durch Dänemark an Schweden abgetreten worden war, wurde 1906 nach langen schwierigen Verhandlungen, die verschiedentlich einen Krieg befürchten ließen, proklamiert.

Welchen Weg haben diese am 24. November 1904 und am 22. Mai 1905 geschriebenen Briefe zurückgelegt? fragt sich der Leser des „Morgenbladet". Der letzte Brief wurde bereits vor sechs Monaten abgefaßt. Der Eskimo, dem die Post von Amundsen anvertraut worden ist, hat sie zum Kap Fullerton befördert und dem Eskadronchef der Royal North-West Mounted Police eingehändigt, der beauftragt war, in dieser Region den Streitigkeiten zwischen Trappern und Walfischjägern vorzubeugen; und dieser hatte die Briefe dem Kapitän eines Frachters übergeben. Sie sind langsam und sicher über den Atlantischen Ozean gekommen.

Als Mann, der seiner Sache sicher ist, machte Amundsen ohne den bei Nordländern häufig üblichen Wortschwall und ohne auf seine tiefe Bewegung, die ihn bei der Einfahrt in den Lancaster-Sund erfaßt hatte, zu sprechen zu kommen, einige genaue Angaben über seine Seefahrt bis King William-Land. Dort, in nicht allzu weiter Entfernung vom magnetischen Pol, hatten sie ihre Winterquartiere aufgeschlagen.

Dann folgten Einzelheiten über die erste Überwinterung.

Am 1. August 1904 würde der Zustand des Eises es der „Gjöa" erlaubt haben, sich zu befreien und sich auf die Suche nach der Passage zu machen; aber die ganze Schiffsmannschaft hatte sich einverstanden erklärt, noch ein Jahr länger an der Stelle zu bleiben und die wissenschaftlichen Studien, deren Ergebnisse höchst wichtig waren, fortzuführen. (Nansen versetzte dieser Satz in Begeisterung.) Der Gesundheitszustand der Leute, die Vorräte und die durch die Jagd gelieferten frischen Lebensmittel ermöglichten dies.

„Seht doch", rief man, „was dieser Junge erreicht hat, dem einige Osloer Bürger, die an einem Kai verächtliche Blicke auf die ‚Gjöa' geworfen haben, eine Handvoll Kronen verweigerten!"

Der Sommer 1904 war kalt und regnerisch gewesen, aber der darauffolgende Winter weniger streng als der vorhergehende, wie Amundsen in seinem Brief vom 22. Mai 1905 betonte. Der Forscher hoffte, gleich beim Eisgang die Fahrt zur Bering-Straße fortzusetzen und im Herbst San Franzisko zu erreichen. Wäre er daran verhindert, so würde er sich bemühen, bis zum Eingang der Beaufort-See zu gelangen und mit amerikanischen Walfischjägern, die diese Region häufig aufsuchen, zu überwintern.

In ganz Norwegen gibt es nun nicht mehr zwei Gruppen für oder gegen Amundsen, sondern nur noch eine einzige für ihn. Arbeiter, Bürger, Professoren, Gelehrte, Fischer, Kapitäne auf langer Fahrt, alle schlagen jeden Morgen ihre Zeitung auf und suchen nach Neuigkeiten über denjenigen, der als Erster in der Antarktis und ebenfalls als Erster unter guten Bedingungen und noch dazu zweimal mitten im Arktisch-Amerikanischen Archipel überwintert hat.

Sie lasen dort, vierzehn Tage nach der Veröffentlichung der Briefe Amundsens, eine beunruhigende Depesche. In der Beaufort-See, jenem Meer auf dem Wege zum Stillen Ozean, hatte sich die Walfängerflottille im Laufe des Sommers in Seenot befunden; sie war durch noch größere Anhäufung von Eismassen als in den vorhergehenden Jahren eingeschlossen worden.

Wenn also Amundsen nach der Abfahrt von Port Gjöa die Nord-West-Passage entdeckt hatte, so mußte auch der 47-Tonnen-Kutter, dessen Rumpf von dreiunddreißig Jahren Seefahrt stark mitgenommen war, im Chaos der in Bewegung befindlichen Eismassen heftig zu kämpfen gehabt haben.

Einige Tage nach der Weiterbeförderung seiner Briefe, genau am 1. Juni 1905, hatte Amundsen seinen Begleitern den Auftrag gegeben, die Beobachtungsstände an Land abzubauen.

Aber ehe der Eisgang es der „Gjöa" erlaubte, unter Segel zu gehen, blieb ihm noch Zeit, eine vollständige Wiederinstandsetzung des Kutters vorzunehmen, Rumpf, Deck, Mastwerk, Takel- und Segelwerk, Motor zu überholen und sogar durch den wieder zurückgekehrten Eskimo, der seine Briefe mitgenommen hatte, noch eine Nachricht und Zeitungen, die ihm der Chef der Royal North-West Mounted Police vom Kap Gauß sandte, zu empfangen.

Der Dan-Motor wurde am 13. August 1905 in Gang gesetzt.

Die Forscher hatten sich dreiundzwanzig Monate in der Nähe des magnetischen Nordpols aufgehalten; und ihre Mappen mit den Aufzeichnungen wissenschaftlicher, höchst wertvoller Beobachtungen wurden immer umfangreicher.

Roald, der das Steuer hielt, während seine Leute die Segel hißten und mit Hilfe der Bootshaken die Eisschollen, die mit ihren scharfen Kanten den Schiffsrumpf gefährlich streiften, abzustoßen versuchten, war tief bewegt.

Er hatte zuviel Glück gehabt bis dahin, kam es ihm vor. Forscher vom Range eines John Ross und Franklin waren bis dorthin vorgedrungen, wo er sich lange aufgehalten hatte. Aber welche Leiden hatten sie durchzumachen gehabt! Nach Verlust seines Schiffes hatte Ross seine eigene Rettung und die seiner Mannschaft nur der überraschenden Entdeckung der „Fury" zu verdanken, diesem von Parry sechs Jahre früher aufgegebenen Schiff, dessen Vorräte noch unversehrt vorhanden waren.

Die Geschichte der Entdeckung der Nord-West-Passage beschränkt sich auf eine Aufzählung gescheiterter Versuche. Der Archipel war ein ausgedehnter Friedhof aus Eis geworden, und jede Insel, jedes Kap, jede Meerenge, jede Bucht, die man erforscht hatte, war eine Art Grabstein, auf dem der Name eines vom Hunger, von der Kälte, vom Skorbut oder vom Wahnsinn getöteten Mannes eingemeißelt war.

Wo aber erwartete der Tod, der nur bereits Besiegte entkommen ließ, Roald und seine Begleiter?

Die Peilungen, die Amundsen im vorhergehenden Sommer ausgeführt hatte, bestimmten seinen Kurs; er steuerte die „Gjöa" zwischen der Insel Eta und dem Festlande hindurch.

Mit einem Schiff in enge, sich kaum öffnende Spalten eindringen und dort geschickt manövrieren, während die Felsen noch vereist waren und Nebel und eine scharfe sommerliche Brise die Schiffahrt schwierig machten, dies war das richtige Unternehmen für den Matrosen eines Seehundfängers.

Sobald er unter diesen Bedingungen die beschwerliche

Durchfahrt zwischen der Insel Eta und dem Festland hinter sich hatte, tauchten andere ebenfalls versperrte, enge Einfahrten auf, von denen Amundsen nichts wußte und die noch kein Schiff überwunden hatte. Der Erfolg oder Mißerfolg der Expedition sollte sich dort in wenigen Tagen herausstellen.

Die im Navigationsraum ausgebreitete Karte verriet nichts über die Besonderheiten der Küsten, die häufig von tiefen Wolken und durch Niederschläge verhüllt waren. Nur von der kanadischen Küste und der sehr wichtigen Victoria-Insel waren gewisse Punkte von einer kräftigen Hand eingezeichnet.

Aber wie endete dieser noch vereiste lange Kanal, durch den der Vordersteven dem Schiff den Weg bahnen sollte?

Ein Mann auf der Mastspitze kündigte die größten Spalten im Eise an; ein anderer, der Länge nach über dem Bugspriet liegend, peilte; ein dritter war bereit, den Anker auszuwerfen; zwei andere vergrößerten von beiden Bordseiten aus mit Bootshaken die Risse im Eis, und Ristved ließ den Motor laufen, stoppte ihn oder stellte ihn rückwärts ein, je nach Befehl.

Amundsen seinerseits, die Hand auf der Ruderpinne, achtete aufmerksam auf jede Warnung, jeden Ausruf, jeden Schrei und jeden Fluch seiner Kameraden.

So wurde Zoll für Zoll die Nord-West-Passage durch eine Mannschaft tüchtiger Seeleute ausgeführt.

Später mußte man das Beiboot zu Wasser lassen. Eines Tages, bei einem heftigen Schneegestöber, stieß die „Gjöa" mit dem Kiel auf den Grund, aber die Flut kam ihr zu Hilfe.

Sie stoppte, kam wieder in Fahrt, schlingerte hin und her, prallte gegen die Eisschollen, entging der Einkreisung, suchte nach genügend tiefem Fahrwasser, wo ihr Kiel ohne Wagnis durchgleiten konnte – manchmal betrug der Spielraum kaum einen oder zwei Zoll –, und wich Klippen und Riffen aus; so hatte die „Gjöa" im Süden die Inseln der Königlich Geographischen Gesellschaft Englands, Victoria-Land, Prince Albert-Land und Banks-Land, umsegelt und die Meeresstraßen überwunden, die heute die Namen Dease, Coronation, Dolphin und Union tragen.

Am 17. August 1905 befand sie sich vor der Insel Jenny.

Als Amundsen an diesem Tage durch die Messe ging und vor dem Bild Nansens stehenblieb, „hatte er den Eindruck, als lächelte der Gelehrte ihm zu".

Seit mehr als sechzig Jahren war die ganze kanadische Küste von der Insel Jenny bis zur Bering-Straße bekannt. Georges Back, P. William, Dease, Simpson, die vom Hudson, der Mündung des Mackenzie oder von Fort Resolution kamen – und wieviele andere nach ihnen? –, waren dort entlanggefahren.

Eine Nord-West-Passage war gefunden, aber nur Schiffe von gleicher oder geringerer Tonnage als die „Gjöa" würden sie bewältigen können.

Und die Insel Jenny war nur vier Tage von King William-Land entfernt, wo die Forscher zweimal überwintert hatten.

Vor ihnen lag ein tiefes Wasser, das bis an das Ende der Welt zu reichen schien. Wäre es eisfrei gewesen, hätten sie

alle Segel hissen und sich treiben lassen können; nur um die unteren Schiffsräume hätten sie sich kümmern müssen und dort nachsehen und sich überzeugen, ob der stark beanspruchte Schiffsrumpf die heftigen Schlagwellen aushielt und nicht leck war.

Aber einige Monate später sollte das „Morgenbladet" in Norwegen die alarmierende Nachricht veröffentlichen: „In der Beaufort-See befindet sich die Walfängerflottille in Seenot; sie ist durch noch größere Anhäufungen von Eismassen als gewöhnlich eingeschlossen."

Um die Einkreisung und die Vernichtung der „Gjöa" zu vermeiden, muß der Mann in seiner „Tonne" an der Mastspitze den Weg und die Geschwindigkeit der riesigen Eisberge abschätzen, die durch den Eisgang vom Polarpackeis losgelöst wurden, und die Durchschlupfe entdecken, die sich zwischen ihnen und zwischen den Eisbergen und der vereisten Küste bieten. Glücklicherweise läuft die Sonne, ein Riesenball, der nur die Farbe verändert, um und über die Polar-Kugelhaube. Leider ist der Sommer in diesen Regionen die Zeit der stärksten und zahlreichsten Nebel.

Eines Tages, am 27. August, als der Mann am Ausguck gerade einen Warnruf ausstoßen will, verliert er vor Erstaunen die Sprache. Ein merkwürdiges Gebilde hebt sich zwischen zwei Eisbergen ab. Er greift nach dem Fernglas.

„Wahrhaftig", murmelt er vor sich hin, „das sind Klüver, Stagsegel und Großsegel, die der Wind aufbläht; das ist ein Schiffsrumpf, der wie der unsrige sein Kielwasser hinter sich läßt."

Er schreit: „Ein Segler voraus!"

Ein Schiff. Sie haben keines mehr gesehen – wir wollen nicht von den Gespensterschiffen im Lancaster-Sund sprechen –, seitdem sie am 15. August 1903 vor Dalrymple-Rock (Grönland) dem schottischen Walfischjäger begegnet waren, der sie neu verproviantiert hatte.

Länger als vierundzwanzig Monate hatten sie kein Segel, keinen Schiffsrumpf gesehen, außer denen der „Gjöa", und keine weißen Menschen, außer den eigenen Kameraden. Seit sechsundzwanzig Monaten hatten sie keine Stadt, keinen Hafen, wo Ozeandampfer einlaufen, kein richtiges Haus mit einem Garten, keinen Baum mehr erblickt. Sie hätten glauben können, daß hinter dem Heck des Seehundfängers ihre Welt versunken war.

Im selben Augenblick stellte der alte Kapitän James Mac Kenna vom Walfänger „Charles-Hansson" aus dem Hafen San Franzisko*, der sich ebenfalls bemühte, nicht zwischen die Trümmer des Packeises und die vereiste Küste zu geraten, auf der Kommandobrücke stehend, sein Fernglas ein.

Ein Schiff im Osten! Auch er unterscheidet über einem

* Der Walfisch, der häufig im Bering-Meer und der Beaufort-See vorkam (er ist fast völlig verschwunden), wurde wegen seines im Verhältnis zum Körper riesigen Kopfes „Spitzkopfwal" genannt und gehörte der Gattung der nur im Norden vorkommenden Wale an. Obgleich Amundsen in einem seiner Berichte („Die Reise um die Welt" 1909) behauptet, daß „in diesen Regionen der Wal bloß des Fischbeins wegen gejagt, der Körper den Seevögeln überlassen und der Kopf später über Bord geworfen werde", so wurden die Spitzkopfwale auch wegen des Trans verfolgt, wovon eines dieser Tiere dreißig Tonnen liefern konnte und noch dazu über eine Tonne Fischbein. Dieses wurde mit vier- bis siebenhundert Pfund Sterling pro Tonne bezahlt, und „es war möglich, alle Unkosten einer Walfang-Expedition durch den Fang eines oder zweier Wale zu decken", schreibt Sidney Harmer in seiner „History of Whaling".

dunklen Schiffsrumpf Klüver, ein Toppsegel und ein Großsegel. Ein Seehundfänger?

Sollte es die „Gjöa" Amundsens sein, jenes norwegischen Forschers, von dem man überall spricht und von dem man keine Nachrichten mehr erhielt? (Die Briefe Amundsens waren damals noch nicht bekannt.) Das Schiff Amundsens, der sich vor mehr als zwei Jahren in den Arktisch-Amerikanischen Archipel gewagt hat?

Er steuert den „Charles-Hansson" auf die „Gjöa" zu, befiehlt beizulegen und ein Boot zu Wasser zu bringen, springt hinein, und einige Minuten später drückt er Amundsen und seinen Gefährten die Hände.

Während sie der Stimme dieses Mannes lauschen, das Gesicht des weißbärtigen Greises betrachten, der wie ein Weihnachtsmann zwischen den Eisbergen aufgetaucht ist, wird den Forschern die Tatsache ihres erstaunlichen Erfolges bewußt.

Zum erstenmal begegnen einander ein Schiff, das vom Atlantischen Ozean durch den Lancaster-Sund, und ein Schiff, das vom Stillen Ozean durch die Bering-Straße gekommen ist.

Die Nachrichten, die der Kapitän des Walfängers mitbrachte, waren keine guten. Das Los der „Gjöa" würde das aller jener Schiffe sein, die sich verzweifelt anstrengten, um nicht von den „Eismassen, die in dieser Jahreszeit in der Beaufort-See sich noch mehr als sonst angehäuft hatten", eingekreist zu werden.

Ein harter Sommer, der keine Erholung und Ruhe mit

sich brachte. Die Zugänge nach Westen waren nur stellenweise und vorübergehend frei. Zwölf Walfänger waren schon im Eis festgefroren.

Amundsen, der noch für nahezu drei Jahre Lebensmittel an Bord hatte, dankte dem Kapitän James Mac Kenna für die Mahlzeit, zu der dieser die Forscher einladen wollte, und fuhr weiter. Aber welche Freude hatte es bereitet, mit Männern, die aus der verschwundenen Welt gekommen waren, zu plaudern!

Immer vom Mann im Ausguck geführt, konnte er sich längs der Küste bis zur Mündung des Mackenzie durchschlängeln. Dort stellte sich ihm die unüberwindliche Mauer des Packeises entgegen. Es gab kein Durchkommen. Auf dem Festland jedoch, in Reichweite, leuchteten zwischen verschneiten Streifen blühende Blumen.

Die „Gjöa" ging in Kap King, in der Nähe der Insel Herschel, vor Anker und mußte mitten im Sommer ihre Vorkehrungen für die dritte Überwinterung treffen.

Von neuem wurden Pfähle aufgerichtet, um den Kutter zu schützen, und die Beobachtungsstände an Land angebracht. „Die Dokumente, die wir eines Tages nach Norwegen mitbringen, werden nur um so ergiebiger und zahlreicher sein."

In diesem baumlosen, wüsten, düsteren, oft in Nebel gehüllten Erdenwinkel an der Mündung des Mackenzie, mit einem Horizont aus Eis und Schnee, aber im Winter unter einem berauschenden, unermeßlichen, kristallklaren Himmel, von Sternen übersät, ist eine Siedlung emporgeschossen, wo sich die Fischer neu verproviantieren, und die von

Walfischjägern aller Rassen bevölkert wird: Amerikanern, Slawen, Kanadiern, Eskimos, sogar Afrikanern, wo es Kaufläden, Spielhöllen, ein Krankenhaus, eine Kapelle und einen Friedhof gibt.

Amundsen und seine Begleiter befinden sich nahe genug, um von dort Besuche zu bekommen, ein Anlaß, weitere Seiten mit Notizen zu füllen. Als jedoch der Nordsturm mit seinen teuflischen Winden und seinen dichten Schneegestöbern zu toben beginnt, verkriecht sich jeder in seinem Loch und ist tatsächlich für die Welt nicht mehr vorhanden.

Roald Amundsen schaut nach den Vögeln aus, die jeden Tag zahlreicher von Baring-Land ankommen und nach Süden fliegen. Er nimmt als Vorwand die Beförderung der Post und beschließt, ihnen zu folgen und sich mit dem Walfängerkapitän Mogg und einigen Eskimos zu den großen Seen und dem Fort Yukon aufzumachen.

Es drängt ihn, Gebirge, Seen, Wälder, die denen seiner Heimat gleichen, wiederzusehen.

Kurze Zeit nachdem die norwegische Presse die Nachricht veröffentlicht hatte, welche die schwierige Lage der Walfänger in der Beaufort-See ankündigte, kam in Oslo ein Telegramm an, das Amundsen selbst in Eagle-City aufgegeben hatte.

„Über die fünfhundertfünfzig Seemeilen der Nord-West-Passage hinaus hat die ‚Gjöa', die sich in King-Point an der kanadischen Küste befindet, noch weitere sechshundert zurückgelegt."

Ist die Passage auch noch nicht in ihrer Gesamtheit von

ein und demselben Schiff durchquert worden, so wird dies geschehen, sobald der Zustand des Eises es erlaubt. Auf jeden Fall ist sie entdeckt!

Um nach Eagle-City im Lande der Trapper und Goldsucher zu gelangen, mußte Amundsen erst nach Fort Yukon, einer Niederlassung von Eskimos und dem Walfang abtrünnig gewordenen Matrosen, wo es keine Telegraphenstation gab; dann überquerte er hinter seinen heulenden, immer hungrigen Hunden in Schneestürmen die Engpässe der Gebirgskette von Brooks, die letzten nördlichen Ausläufer der Rocky Mountains, und hatte schließlich nahezu achthundert Kilometer zurückgelegt.

Das war ein den Körper erschöpfender, aber für den Geist erholsamer Marsch, der ihn Schritt für Schritt von dem unmenschlichen Nordland entfernt hatte, während die noch vom grellen Weiß geblendeten und von der Eintönigkeit des Eises ermüdeten Augen vom bläulich gefärbten Horizont zu den metallisch glänzenden Seen, die ein grüner Ring unberührter Wälder einfaßte, glitten.

Das Telegramm kündigte die Übersendung eines Berichtes für Fridtjof Nansen auf dem gewöhnlichen Postwege an.

Der Journalist, der die Botschaft Amundsens veröffentlichte, schrieb diesem einfältigerweise die Absicht zu, nach Norwegen durch die Nord-Ost-Passage zurückzukehren; denn, versicherte er, die „Gjöa" könnte den Stürmen am Kap Horn nicht Trotz bieten.

Als Amundsen, der hinter seinen Tieren noch einmal die achthundert Kilometer zurückgelegt hatte, über die Eng-

pässe der Gebirge von Brooks gewandert und Ende März bei dem Kutter wieder angelangt war, fand er Viik schwer erkrankt vor.

„Gustav Juel Viik", schrieb er später, „hat sich selbst ein Denkmal gesetzt, indem er neunzehn Monate hindurch die magnetischen Abweichungen durch Beobachtungen bestimmt hatte."

Amundsen weilt am Krankenlager seines Kameraden, der an einer Brustfellentzündung dahinsiecht und sterben muß, während ein schrecklicher Schneesturm zu Beginn des Frühjahrs die eng vom Eisring eingeschnürte „Gjöa" von aller Welt abschneidet.

Welche Möglichkeiten besitzt Amundsen, dagegen anzukämpfen? Bei seinem kurzen medizinischen Studium hat er nicht allzuviel gelernt. Er hat die Erfahrung, die Matrosen erwerben, wenn sie ihre Kameraden leiden sehen. Er liest in seinem Handbuch der seemännischen Gesundheitslehre nach und durchwühlt den Koffer mit den Arzneimitteln. Der Krankheit steht er ebenso ahnungslos gegenüber wie der Kapitän eines Frachters auf einem verlassenen Ozean.

Der Weg einer jeden Expedition ist mit Gräbern abgesteckt. De Gerlache und soundso viele andere haben Tote in der Antarktis zurückgelassen. Ist das Leben eines der sieben Kameraden der Zoll, den die Nord-West-Passage fordert?

Gustav Juel Viik stirbt, und am 4. April verkündet ein Rabe das Unheil.

„Der Tod ist überall ein Schrecken einflößender Gast, aber um wie vieles grausamer wirkt er in unserer Abgeschiedenheit."

Rings um den Kutter öffnen sich Spalten. Eskimos tauchen auf. Walfängern gelingt es, sich von den Eisbergen zu befreien. Ein Offizier der Royal North-West Mounted Police besucht in Uniform die Forscher.

Die für die Fahrt instand gesetzte „Gjöa" sticht am 10. Juli 1906 wieder in See. Unter fortwährendem Peilen muß sie so nahe wie möglich der Küste folgen, vor Anker gehen und abwarten, daß sich der Nebel zerstreut, muß sich durch die Spalten der Eisbank schlängeln, mit dem Vordersteven die Eisschollen auseinanderschieben und mit dem Gewicht ihres Rumpfes das am wenigsten dicke Eis zerbrechen.

Dort zwischen der Insel Herschel und dem Stillen Ozean führt die „Gjöa" den härtesten Kampf ihres Lebens, und zwar den letzten.

Am 10. August befindet sie sich dem Kap Manning gegenüber, immer die Eiswand vor sich.

Der nun vierunddreißig Jahre alte Kutter, ein Stier, der unbesiegt die Arena verlassen wird, wehrt sich, stößt um sich, wirft sich mit einem Ruck den Anschlägen der See entgegen, die auf sein Heck zielen, oder weicht ihnen mit einer Seitenwendung aus und drängt mit dem dicken Rumpf die Eisschollen auseinander, die ihn einzupressen drohen.

Er büßt seine Schiffsschraube und die Gaffel am Großsegel ein, aber umschifft Kap Barrow und Kap Hope, durchquert die Bering-Straße, und in der Nacht zum 31. August, „achtunddreißig Monate nach seiner Abfahrt von Oslo, taucht er vor Kap Nome im Stillen Ozean auf".

Wie um den Forschern und dem alten Schiff eine Ehre zu

erweisen, legt sich der Wind, der bis dahin stürmisch gebraust hat, bevor noch die Anker in den Grund greifen.

Später brachten die Matrosen, diese gemütvollen Leute, die „Gjöa", das erste Schiff, das durch den Arktisch-Amerikanischen Archipel von einem Ozean zum andern gefahren ist, nach San Franzisko, trugen es auf ihren Armen in den Park an der Goldenen Pforte und setzten es dort ab, wo nun „die Singvögel sich freuen, hoch von seinem Mastwerk ihre Lieder zu schmettern".

V. KAPITEL

DER SÜDPOL

Während Amundsen die „Fram" ausrüstet, die Nansen ihm für die „große Treibfahrt" anvertraut hat, pflanzt Peary das Sternenbanner am Nordpol auf, den der Betrüger Cook nicht erreicht hat. — Amundsen, von dem jeder annimmt, er sei zur Bering-Straße aufgebrochen, kommt an der Eiswand des Ross-Meeres in der Antarktis an, wo sich bereits Robert Falcon Scott und seine Leute befinden. — Nach der Überwinterung machen sich die beiden rivalisierenden Mannschaften nach Süden auf. — Gequält von der Vorstellung gespenstischer Schlittengespanne des Engländers, überquert Amundsen den „Tanzsaal des Teufels" und errichtet am 90. südlichen Breitenkreis sein Zelt. — Bei seiner Rückkehr fragt er:

„Habt ihr Nachrichten von Scott?"

Bei ihrer Landung in Oslo wurden die Forscher jubelnd von der Menge begrüßt, und diese Menge glich so erstaunlich derjenigen, die 1889 Nansen empfangen hatte, daß Amundsen unwillkürlich nach einem siebzehnjährigen Jungen Ausschau hielt, der seine eigenen Züge trug. „Auch ich will Forscher werden!" Aber er hatte damals darauf verzichten müssen.

Nach einem Besuch bei Nansen, der beabsichtigte, sich wiederum mit der „Fram" in die Antarktis zu begeben, dort sich aufzuhalten und womöglich den Südpol zu erreichen, gingen Amundsen und seine Kameraden daran, die in drei Jahren angehäuften Dokumente zu ordnen.

Dank des Schiffstagebuches, dank der Beschreibung der Route, welche die „Gjöa" vom Lancaster-Sund bis zur Beaufort-See verfolgt hatte, dank der abgeschätzten und festgestellten Positionen, der Peilungen und der Berichte über die Küsten konnten nun die Geographen eine vollständigere und genauere Karte eines gewissen Teils des amerikanischen Archipels aufstellen.

Den Meteorologen mußten die aufgenommenen Beobachtungen über Temperaturen, Winde, Niederschläge, die

Formation der Eismassen, das Tauwetter und den Eisgang geordnet vorgelegt werden.

Der Erforschung der magnetischen Abweichungen, diesem „Denkmal, das der unglückliche Viik sich selbst gesetzt hatte", mußten die im Verlauf des Marsches zum magnetischen Pol gemachten Studien hinzugefügt werden.

Und ferner mußten die Geologen, die Naturwissenschaftler, die Physiker, die Zoologen und die Ozeanographen das Arbeitsmaterial zugeteilt bekommen.

Der Bericht über das Leben, die Sitten und Gebräuche der Eskimos, dessen Abfassung Amundsen übernahm, war durchaus nicht der kürzeste.

Nach Beendigung dieser Arbeiten begab er sich auf Reisen. Er wußte bereits, daß die Forscher, die meistens in Armut sterben, keine anderen Einnahmen haben, um ihre Schulden zu begleichen und Geldmittel für neue Expeditionen zu sammeln, als die Erträge aus Schriftstellerei und Vortragsreisen, und so fuhr er über das Skagerrak zunächst nach Dänemark.

Alle Haupt- und Großstädte Europas hörten Amundsen sprechen und spendeten ihm Beifall.

Am 25. Februar 1907 erzählte er in der Pariser Sorbonne, umgeben von den hervorragendsten Vertretern der französischen Wissenschaften, seine Reise einem großen Zuhörerkreis aus Gelehrten, begeisterten Studenten, Künstlern, Professoren, Schriftstellern, Damen und Herren der Gesellschaft – kurzum Menschen aller Art.

Aber während er im Zug von Kopenhagen nach Amsterdam, Rotterdam, Brüssel, Hamburg, Berlin, Paris und Rom

rollte, per Schiff den Ärmelkanal überquerte und es ihm schon überdrüssig wurde, überall dieselben Phrasen wiederholen zu müssen, fragte sich Roald, für welche Expedition er das Geld, das ihm von seinen Einnahmen bliebe, nachdem er die Schulden der vorhergehenden Forschungsreise beglichen hatte, verwenden sollte.

Er war fünfunddreißig Jahre alt und hatte bereits eine ruhmvolle Vergangenheit hinter sich. Aber wie wird die Zukunft aussehen?

Die Nachricht, daß de Gerlache mit der „Belgica" wieder in See gestochen ist, mit Kurs auf die Ostküste Grönlands, und daß er nach Überschreitung des 78. Breitenkreises eine Art Lokalrekord gebrochen hat, erinnert Amundsen an den im Halbdunkel auf dem alten Dreimaster verlebten Winter und an seine Jagden mit dem Neuyorker Anthropologen Cook, als sie beide den Versuch machten, die an Skorbut erkrankten Männer zu retten.

Scott, Shackleton, Nordenskjöld, Doktor Charcot sind von ihren antarktischen Expeditionen zurückgekehrt, und so wäre auf jener Seite der Welt das Feld frei, wenn nicht Nansen sich anschickte, mit der „Fram" den Weg südwärts einzuschlagen.

Amundsen kann nicht der Rivale Nansens werden, selbst wenn ein Mäzen seinem Unternehmen Beistand und Unterstützung angedeihen ließe.

Also auf, in die Arktis?

Dr. Cook, dieser Schwätzer, treibt sich scheinbar in der Gegend von Ellesmere-Land oder Grant-Land umher und brütet, wie man sagt, einen großen Plan aus.

Der Däne Mylius Erichsen, der als letzter Amundsen die Hand gedrückt hat, als die „Gjöa" von Dalrymple-Rock abfuhr und Kurs auf den Lancaster-Sund nahm, hat den 83. Breitenkreis überschritten und ist mit Eskimos und Hunden weiter vorgedrungen, aber seit mehreren Monaten in Nordgrönland, an dessen westlicher Küste er gelandet war, verschollen. Man ist in großer Sorge um sein Schicksal.*

Hin und her gerüttelt in den Zügen, die ihn von einem Vortragssaal zum andern tragen, überlegt der junge Forscher, daß er unterwegs zum Nordpol, falls er sich zu dieser Expedition entschlösse, nur einem einzigen, aber höchst unerwünschten Konkurrenten begegnen würde, nämlich dem amerikanischen Marineleutnant Robert Edwin Peary, von dem er zum erstenmal im selben Jahre, als er Borge-lez-Sarpsborg verließ, hat sprechen hören.

Peary, der 1886 mit dreißig Jahren in Grönland anlegte, hatte seitdem die Arktis nur verlassen, um neue Expeditionen vorzubereiten. Allmählich war er weiter nach Norden vorgedrungen, und dank seiner Reisen im Innern und an den Küsten konnte die Karte der Gebirge, der Hochebenen, der Kanäle und Fjorde Nordgrönlands mit aller Genauigkeit angelegt werden.

Mit seiner Frau und seinem in der Eiseinsamkeit geborenen Töchterchen, das die Amerikaner das „Kind der Schnee-

* Erichsen und sein Kamerad Hagen starben den Hungertod wie viele andere Forscher, aber in allernächster Nähe ihres von Lebensmitteln strotzenden Schiffes. Der Eskimo Brönlund, der sie begleitete, erlitt kurz nachher dasselbe Schicksal. 1908 fand man in einer Eisgrotte seine gefrorene Leiche, daneben eine Beschreibung des ganzen Abenteuers und Zeichnungen von Hagen.

flocken" nannten, lebte er unter den Eskimos, deren Sprache er beherrschte.

1891 hielt er sich in der Mac Cormick-Bucht auf und setzte 1892, wie Cook auf der „Belgica" Amundsen erzählt hatte, die Reise zum Inglefield-Golf fort.

Im Verlauf seiner großen Eiswanderung hatte der amerikanische Seemann den 82. Breitenkreis erreicht und in 2400 Meter Höhe die Wasserscheide zwischen der Grönland-See und der Baffin-Bai überschritten.

Nach einer Vortragsreise hatte er vier Jahre in dem heute nach ihm benannten Peary-Land und in Ellesmere-Land verbracht.

Seine Abenteuer waren so zahlreich und seine Entdeckungen vom wissenschaftlichen Gesichtspunkte aus so bedeutend, daß in den Vereinigten Staaten der „Peary-Arctic-Club" gegründet wurde, dessen Ziel es war, den Forscher zu fördern und ihm Geldmittel zu verschaffen.

Zufolge seiner Kühnheit, die nie nachließ, aber zweifellos weniger Aufsehen erregte als die Nansens, war er an die hundert Male dem Tode entgangen. Wie schon erwähnt, hat Nansen vor seiner Treibfahrt mit der „Fram" auf die „Fehlschläge" Pearys hingewiesen.

Vor dem Aufbruch zu einem seiner wahnwitzigen Märsche hatte Peary sich selbst acht erfrorene Zehen amputiert. Er, der die Tiere liebte, war ein Massenmörder von Hunden geworden, die er antrieb, bis sie vor Erschöpfung zusammenbrachen, und die er abschlachtete, um etwas zu essen zu haben; denn immer galoppierte der Hunger hinter seinem Schlitten her.

Nachdem er wie kein anderer Grönland studiert hatte, mühte er sich seit 1898 ab, den Pol zu erreichen, und es war ihm noch nicht gelungen; aber Amundsen überlegte, während er sich vor seinen Zuhörern verneigte, welches Ziel seine nächste Expedition haben sollte.

Im Jahre 1900 war es dem Amerikaner an Bord des „Windward" als erstem geglückt, Grönland im Norden zu umschiffen.

Begleitet von sieben Mann, hatte er im Jahre 1902 trotz schrecklicher Stürme, einer Kälte, die eines Tages 57° unter Null aufwies, und trotz ungeheurer Eisspalten, die er überwinden mußte, den 84. Breitenkreis überschritten.

Nachdem er an der Grenze der Eisbank den „Roosevelt" verließ, das neue Schiff, das ihm vom „Peary-Arctic-Club" zur Verfügung gestellt worden war, hatte der Amerikaner 1905 den 87. Breitengrad über den 70. westlichen Längengrad erreicht. Er war also dreihundertzweiundachtzig Kilometer vom Pol angelangt.

Eine geringe Entfernung für einen solchen Mann! Aber vor ihm türmte sich eine Anhäufung von Eismassen auf, ein großes Chaos, ähnlich einem durch einen unterseeischen Ausbruch aufgewühlten und in dieser Umwälzung erstarrten Meere. Die Polar-Kugelhaube, hatte er erklärt, wäre die unter ihrer eigenen Pressung geborstene und nun abtreibende Eisbank; dies war wenigstens seine Meinung gewesen von der Stelle aus, wo er sein Vorwärtsgehen aufgeben mußte.

Eisblöcke erklimmen, sich an den glatten Wänden herunterlassen, nach Durchschlupfen suchen, Spalten bezwin-

gen – darin bestanden die drei-, vierhundert Kilometer, die Peary vom Pol getrennt hatten.

In dieser Region bedeuten dreihundertzweiundachtzig Kilometer mehr als fünfhundert, und diese sind wiederum mit zwei zu multiplizieren; denn ist der Pol erreicht, muß man zurückkehren und danach außerdem den Ausgangspunkt wieder erlangen. Nansen war damals, als die „Fram", die er verlassen hatte, abtrieb, gezwungen gewesen, in Hinblick auf den Rückweg anzuhalten und die Richtung nach Spitzbergen einzuschlagen.

Amundsen, der die Schwierigkeiten nicht ahnen kann, die sich ihm [illegible] antarktischen Festlande in den Weg stellen [illegible]ß zu jenem Zeitpunkte noch nicht, daß [illegible]inde eines Tages der Südpol sein Zi[illegible]aß Peary keinen Erfolg haben k[illegible] Gewinn bedeuten s[illegible]

[illegible]gung seiner Vort[illegible]ehrte, stand sein E[illegible]e Expedition zum Nor[illegible]Art und Weise wie Nanse[illegible]en, wie er meinte.

Er mac[illegible]nen Besuch.

Nansen, d[illegible]t mit der „Fram" behauptet hatte, daß es [illegible]nmöglich wäre, vom Festland aus den Pol mit Schlitten und Hunden zu erreichen", war noch einmal auf diese Ansicht zu sprechen gekommen. Durch seine eigene Eiswanderung belehrt, glaubte er nun an einen mög-

Nachdem er wie kein anderer Grönland studiert hatte, mühte er sich seit 1898 ab, den Pol zu erreichen, und es war ihm noch nicht gelungen; aber Amundsen überlegte, während er sich vor seinen Zuhörern verneigte, welches Ziel seine nächste Expedition haben sollte.

Im Jahre 1900 war es dem Amerikaner an Bord des „Windward" als erstem geglückt, Grönland im Norden zu umschiffen.

Begleitet von sieben Mann, hatte er im Jahre 1902 trotz schrecklicher Stürme, einer Kälte, die eines Tages 57° unter Null aufwi[illegible] ungeheuren Eisspalten, die er überwinden[illegible] Breitenkreis überschritten.

N[illegible]nde der Eisbank den „Roosevelt" ver[illegible] Peary-Arctic-Club" zu[illegible] der Amerikaner 19[illegible]tlichen Längengr[illegible]ndachtzig Kilome[illegible]

[illegible]en Mann! Aber vor[illegible]ismassen auf, ein große[illegible]en unterseeischen Ausbruc[illegible]Umwälzung erstarrten Meere. [illegible]hatte er erklärt, wäre die unter ihrer eige[illegible]ung geborstene und nun abtreibende Eisbank; [illegible]es war wenigstens seine Meinung gewesen von der Stelle aus, wo er sein Vorwärtsgehen aufgeben mußte.

Eisblöcke erklimmen, sich an den glatten Wänden herunterlassen, nach Durchschlupfen suchen, Spalten bezwin-

gen – darin bestanden die drei-, vierhundert Kilometer, die Peary vom Pol getrennt hatten.

In dieser Region bedeuten dreihundertzweiundachtzig Kilometer mehr als fünfhundert, und diese sind wiederum mit zwei zu multiplizieren; denn ist der Pol erreicht, muß man zurückkehren und danach außerdem den Ausgangspunkt wieder erlangen. Nansen war damals, als die „Fram", die er verlassen hatte, abtrieb, gezwungen gewesen, in Hinblick auf den Rückweg anzuhalten und die Richtung nach Spitzbergen einzuschlagen.

Amundsen, der die Schwierigkeiten nicht ahnen kann, die sich ihm auf dem antarktischen Festlande in den Weg stellen werden – er weiß zu jenem Zeitpunkte noch nicht, daß durch gewisse Umstände eines Tages der Südpol sein Ziel sein wird –, glaubt, daß Peary keinen Erfolg haben kann, selbst wenn jeder Marsch einen Gewinn bedeuten sollte.

Als Roald Amundsen 1907 nach Beendigung seiner Vortragsreise durch Europa nach Oslo zurückkehrte, stand sein Entschluß fest: er würde die gefahrvolle Expedition zum Nordpol wagen, und zwar auf dieselbe Art und Weise wie Nansen, aber mit mehr Erfolgsaussichten, wie er meinte.

Er machte dem großen Forscher einen Besuch.

Nansen, der vor seiner Fahrt mit der „Fram" behauptet hatte, daß es „unmöglich wäre, vom Festland aus den Pol mit Schlitten und Hunden zu erreichen", war noch einmal auf diese Ansicht zu sprechen gekommen. Durch seine eigene Eiswanderung belehrt, glaubte er nun an einen mög-

lichen Erfolg Pearys. Der Naturwissenschaftler und der Entdecker der Nord-West-Passage waren also in diesem Punkte nicht ein und derselben Meinung.

Jedoch der Ältere hörte den Jüngeren an und stimmte ihm zu, als dieser ihm seine Absicht mitteilte, sich in der Arktis der Abtrift zu bedienen und dabei die Lehren der „Fram" bei ihrer Treibfahrt zu berücksichtigen.

Nach der Rückkehr von seiner Expedition hat Nansen in der dänischen Zeitschrift „Norg ag Syd" die Gründe seines Fehlschlages auseinandergesetzt. Er hat geschrieben: Wenn die „Fram" nicht über den 85° 57′ hinausgekommen ist — sie befand sich nur vierhundertfünfzig Kilometer vom Pol —, so geschah dies deshalb, weil die Strömung, die er auf dem Rückweg ausnutzen wollte, ihn nicht, wie er hoffte, in die große Hauptströmung führte, welche die in die Arktis durch die Bering-Straße eingedrungene „Jeannette" mitgenommen hatte.

„Auch ich werde durch die Bering-Straße fahren", sagte Amundsen.

„Mit welchem Schiff?"

„Ich besitze keines mehr. Die ‚Gjöa' liegt in San Franzisko an Land. Ich denke an einen Seehundfänger derselben Tonnage, und wir werden nur eine Handvoll Männer an Bord sein."

„Das ist unmöglich!" wirft Nansen ein. „Ihr Seehundfänger würde zerschellen wie die ‚Jeannette'."

Wenn ein Fridtjof Nansen, der für eine Expedition derselben Art und in denselben Gebieten selbst die Form seines

Schiffes entworfen, das Material dazu ausgewählt und beobachtet hat, wie es sich im Eis bewährte, den Einwurf machte: „Das ist unmöglich!“ dann kann sogar ein Amundsen sich nur fügen.

Er geht wieder auf Reisen und erzählt den Amerikanern im Laufe des Frühjahrs und des darauffolgenden Sommers sein großartiges Abenteuer. Er häuft Banknoten an; aber besessen von der Idee der Treibfahrt und der Reise zum Pol, ist er traurig und niedergeschlagen. Niemals wird er genug besitzen, um eine zweite „Fram“ bauen zu lassen und eine Expedition vorzubereiten, die er, wie er es bei der Nord-West-Passage getan hat, für fünf Jahre mit allem Nötigen versehen will.

Nach Oslo zurückgekehrt, besucht er von neuem Nansen, nicht um eine Billigung seines Planes zu erlangen, die er, wie er weiß, nicht erzwingen könnte. Er betritt das Haus des Gelehrten gesenkten Hauptes; er wird es freudestrahlend verlassen.

Sogleich erfährt er aus Nansens eigenem Munde, daß dieser verzichtet hat, in die Antarktis zu fahren, wohin Shackleton, Charcot mit dem „Pourquoi-Pas?“, der Schotte A. Coats und Nordenskjöld zurückgekehrt sind und wo sie mit Erfolg arbeiten.

Er hat auf dieses Abenteuer verzichtet, aber nicht auf das große der wissenschaftlichen Forschung. Er wird nicht mehr die Meere noch die Eismassen überqueren. Zu viele von anderen gesammelte Dokumente häufen sich in seinem Laboratorium.

Er fragt Amundsen aus.

„Sind Sie immer noch entschlossen, die Treibfahrt zum Pol durch die Bering-Straße zu versuchen?"

„Ja. Aber wann werde ich die Expedition ausrüsten können?"

„Wollen Sie die ‚Fram' haben?"

Ob er sie will? Die „Fram"? Aber das klingt ja wie ein Märchen!

Als Roald neunzehn Jahre alt war und Medizin zu studieren begann, hatte auch er „verzichtet". Damals räumten die Zeitungen der „Fram" ganze Spalten ein, diesem von Nansen ersonnenen Schiff, dessen aus einer „riesigen amerikanischen Ulme" geschnittener Kiel der Schotte Colin Archer auf den Stapelblock der Werft bei Laurvik hatte schaffen lassen.

„Abgerundete Formen, von denen alles abprallt; doppelte Spanten; das Rippenwerk mit diagonalen Spieren versehen; Bug und Heck mit Eisenplatten gepanzert; einen Motor von 400 PS . . ."

Und er, Roald, der arme Matrose, der die alte „Gjöa" wieder instand gesetzt hatte, soll der Herr einer solchen Kostbarkeit sein!

Amundsen, überzeugt, den Pol zu erreichen, macht sich an die Arbeit. Er ist Schiffseigner und besitzt nicht wenig Geldmittel, die ihm seine Vortragsreisen in Europa und in den Vereinigten Staaten eingebracht haben. Er braucht noch . . . viel.

Sie waren sieben Mann an Bord der „Gjöa" gewesen. Sie werden mindestens dreimal so viele an Bord der „Fram" sein; für mehr als zwanzig Mann müssen für fünf Jahre Lebensmittel und Sold vorgesehen werden. Und man muß

das Schiff überholen und mit Material, Ersatzgeräten und Instrumenten für Studienzwecke versehen. Die unteren Schiffsräume müssen voll Kohlen sein für die 400 PS-Maschine, die zwar während der langen Treibfahrt untätig bleiben, aber den Segeln helfen wird, den Dreimaster über das Kap Horn, wo er den Westwinden Trotz zu bieten hat, bis jenseits der Bering-Straße zu bringen. Und dann noch die Hunde ...

Amundsen schätzt, daß noch mehrere hunderttausend Kronen nötig sind. Um sie zu erlangen, wird er die Aufmerksamkeit von ganz Norwegen auf seine Expedition lenken müssen.

Im Laufe des Sommers 1908, während der Mann, der die Nord-West-Passage ausgeführt hat, mitten in Vorbereitungsarbeiten steckt, die außerordentlich erleichtert sind durch die fünf von Nansen veröffentlichten Bände, von denen einer ganz der „Fram" gewidmet ist, versetzt ihn eine Aufsehen erregende Nachricht in Unruhe.

Der Anthropologe Cook, sein Gefährte auf der „Belgica", hat den Nordpol erreicht!

Wenigstens versichert er dies in einer der Neuyorker Presse gegebenen Erklärung, in der er ausdrücklich bemerkt, daß er nach seiner Abfahrt von Svartevaag am 18. März nur mit einer kleinen Schar Eskimos „eine Route nach Westen verfolgt hatte, wo es keinen Mangel an Wild gab und das Eis zum Landen geeigneter war". Nach Eroberung des Pols war er am 13. Juni wieder in Axel-Heiberg-Land eingetroffen.

Sogleich hegte man in der Welt der Forscher Zweifel. Nach den letzten Nachrichten mußte sich Cook in Annotock in der Nähe von Etah, im Nordwesten Grönlands befinden, wo er überwinterte. Von dort bis zum 90. Breitengrad ist es aber noch weit. Daraufhin war er von der Bildfläche verschwunden.

„Warum hat er sich nicht mit einem Weißen zusammengetan?" wendete man ein. Peary hat das Gebiet bereist, nirgends übermäßig viel Wild angetroffen, und die Hindernisse, die er vorgefunden hatte, waren nicht geringer gewesen als anderswo.

Ein Komitee wurde ins Leben gerufen, um Amundsen bei den Vorbereitungen zu seinem Unternehmen behilflich zu sein. Aber die dazu aufgeforderten Norweger antworteten: „Diese Reise hat doch keinen Sinn mehr. Cook ist ja am Pol angekommen." – „Die Behauptung genügt nicht", erwiderte der ehemalige Matrose, „man muß es beweisen. Sehen Sie sich die Masse von Dokumenten an, die ich selber vom Arktisch-Amerikanischen Archipel mitgebracht habe."

Ohne den Mut zu verlieren, setzte er im November 1908 den versammelten skandinavischen Gelehrten-Gesellschaften den Plan auseinander, den er bis ins kleinste ausgearbeitet hatte und den Nansen billigte.

Nach der langen Fahrt über das Kap Horn, San Franzisko und die Bering-Straße, und nachdem er sich in Kap Barrow neu mit Kohlen verproviantiert hätte, würde er die „Fram" so weit auf die Eisbank zusteuern, bis diese das Schiff, zwischen der Küste von Alaska und der Insel Wrangel, aufhielte.

Wenn er – nach wie vielen Monaten oder Jahren? – festgestellt haben würde, daß das langsame Vordringen der vom Packeis eingeschlossenen „Fram“ aufgehört hatte, wollte Amundsen mit zweiundzwanzig Mann und hundert Hunden zum Endspurt nach dem Pol aufbrechen.

Der Norweger dachte indessen schon daran – er sprach erst später davon –, sich eines Flugzeuges zu bedienen, das ihn mit einigen Begleitern in ein oder zwei Stunden ans Ziel bringen würde.

Weiterhin führte er aus, daß den Gelehrten die neuesten Apparate für die physikalischen und biologischen Studien zur Verfügung stünden. Es wären nicht weniger als vierhunderttausend Kronen nötig, um ein solches Unternehmen zu einem glücklichen Ende zu führen.

Und das Geld, an dem es im Augenblick gemangelt hatte, strömte ihm von neuem zu, denn von einer in Kopenhagen zusammengetretenen Kommission von Gelehrten, der sich der dänische Forscher Rasmussen, Sohn einer Eskimofrau, angeschlossen hatte, war der Betrug Dr. F. A. Cooks aufgedeckt worden.

Amundsen war darüber betrübt und erfreut. Welcher Dämon furchtbaren Ehrgeizes hatte seinen Kameraden von der „Belgica“ zu einer solchen Lüge verführt? Die Sache erschütterte ihn um so mehr, da Cook wirklich ein großer Forschungsreisender war. Er hatte Peary auf einem langen, beschwerlichen Marsch begleitet; er hatte in den Gebirgen von Alaska geographische Forschungen ausgeführt; und die Jagden mit Amundsen während des antarktischen Winters

mit dem Ziel, eine vom Skorbut befallene Mannschaft zu retten, konnten als eine große Tat betrachtet werden.

Das Polfieber – „die Pol-Besessenheit", wie Nansen sich ausdrückte – und die Eitelkeit, in den Zeitungen besonders groß gedruckt zu werden, hatten ihn ins Verderben gestürzt.

Die Kommission äußerte sich eindeutig: „Die von Cook vorgelegten Dokumente – die Reisebeschreibung und die Kopie seines Notizbuches, beide in Schreibmaschinenschrift – enthielten weder Beobachtungen noch Erklärungen, die hätten beweisen können, daß der Pol erreicht worden war."

„Es fehlte alles", behauptete die Kommission, „was die Tatsache glaubwürdig gemacht hätte, daß astronomische Beobachtungen ausgeführt worden waren. Die praktische Seite, wie die Reise im Schlitten, war mit unzulänglichen Einzelheiten erläutert, so daß ein Nachprüfen unmöglich war."

Die Gelehrten hatten die Originale angefordert, und Cook hatte in einem Brief „ohne Datum noch Ortsangabe", der in einem offenen Umschlag mit dem Stempel „Marseille" Kopenhagen erreicht hatte, geantwortet, „daß die Originale vorsichtshalber auf einem anderen Weg nach Europa gesandt worden wären".

Sie trafen niemals bei der Kommission ein, und man hörte nicht mehr von dem Neuyorker Anthropologen sprechen. Um sich Glauben zu verschaffen, mangelte es ihm an dem klaren Vorstellungsvermögen seines Landsmannes Edgar Allan Poe, der dreiviertel Jahrhundert früher „Das Tagebuch des Julius Rodman" geschrieben hatte.

Gewarnt durch diese Angelegenheit, erklärte der Club

der Neuyorker Forscher – vielleicht um sein Ansehen zu wahren – nach genauer Untersuchung, wie er ausdrücklich betonte, daß der berüchtigte Doktor niemals den Gipfel des Mac Kinley im Küstengebirge von Alaska erreicht hatte, was von ihm behauptet worden war.

Zum selben Zeitpunkt, als die Kopenhagener Kommission diese so eindeutige Stellung Cook gegenüber einnahm, erfuhr man, daß Robert Edwin Peary sich am Kap Sheridan auf Grant-Land befände, und zwar mit seinen üblichen Begleitern, alten Packeisläufern wie er selbst, zahlreichen Eskimos und einer Hundemeute, die nicht weniger als zweihundertsechsundzwanzig Köpfe zählte.

Er würde dort überwintern und nach der Polarnacht noch einmal sein Glück versuchen.

Amundsen verbrachte mehrere Monate in Hangen und Bangen. Der Erfolg dieses hartnäckigen Mannes, der Peary war, würde seine eigene Expedition gefährden. Aber hatte Roald nicht versichert, daß der Landweg zum Pol zu langwierig und durch die Hindernisse unüberwindbar wäre? Was hatte er also zu befürchten?

Die Zimmerleute, die Takler, die Segelmacher und die Mechaniker bereiteten die „Fram“ auf ihre große Reise vor. Die Observatorien und Laboratorien wurden an Bord eingerichtet. Instrumente und die ersten Vorräte kamen an. Wenn das Geld nicht nach und nach, sondern auf einmal eingetroffen wäre, wenn die Instandsetzung sich nicht dem Auf und Ab der Subskriptionen hätte angleichen müssen, würden das Schiff und die Männer schon bereit gewesen sein, in See zu stechen.

Während der langen Nächte im Dezember, Januar und Februar dachte Roald, der schon zweimal in der Arktis überwintert hatte, an die Tiere und Menschen am Kap Sheridan, in Schnee und Eis vergraben und in die endlose Nacht getaucht, aber die Augen geblendet vom nördlichen Sternenhimmel und dem Polarlicht und bereit, zum Pol vorzustoßen, sobald der obere Rand der Sonne den Horizont zerreißen würde.

Von Ende Februar an verfolgte ihn die Vorstellung kleiner dunkler Gestalten, die er über die Eisschollen klettern und sich über die Gletscherspalten wagen sah. Und als Forscher und Mensch war er hin und her gerissen von sich widersprechenden Gefühlen. Er würde keinesfalls über den Erfolg Pearys, der seit dreiundzwanzig Jahren kämpfte und dessen Reisen die Wissenschaft bereichert hatten, sich nicht freuen können. War jedoch der Nordpol erreicht, dann würde sein eigener Versuch wesentlich an Bedeutung verlieren.

Seine Angst war berechtigt. Im Mai veröffentlichten die Zeitungen die Nachricht: Robert Edwin Peary, der am 6. April 1909 das Sternenbanner am Pol aufgepflanzt hatte, war am 23. April 1910 zum Kap Columbia zurückgekehrt, wo er am 15. Februar aufgebrochen war.

Die Schnelligkeit der Rückkehr war erstaunlich. Aber von Peary bezweifelte dies keiner. Er hatte alle Dokumente, die vergeblich von Cook gefordert worden waren, mitgebracht: den Bericht über die Organisation und den Verlauf der Reise, das Tagebuch der Expedition, das von allen Geschehnissen und unbedeutenden und ernsten Zwischenfällen ausführlich erzählte – zum Beispiel wie Professor Marvin am Kap

Henry ertrunken war –, ferner eine genaue Beschreibung der Schwierigkeiten, auf die er gestoßen war, und die Art und Weise, wie dieselben überwunden wurden, schließlich das Heft mit den astronomischen Beobachtungen und Peilungen.

Am 6. April hatte Peary bei klarem Wetter und ausgezeichneter Sichtigkeit durch die Messung der Sonnenhöhe „dreizehn" Berechnungen seiner Position ausgeführt, die alle das noch von niemandem erreichte Resultat ergeben hatten: den 90. nördlichen Breitenkreis. Die Länge war gleich null, denn es genügte, einen kleinen Kreis zu beschreiben, um alle Längengrade zu durchlaufen. Dies hatte Peary gewissermaßen getan, indem er mit seinen Leuten und seinen Hunden, mit King* an der Spitze der Gespanne, eine Fläche von zehn Quadratmeilen der Länge und Breite nach durchquerte. „Auf diese Weise", sagte er, „habe ich, selbst wenn die Instrumente mich getäuscht haben, den Fuß auf den Pol gesetzt**."

Über einen Punkt hatte man Gewißheit erlangt: unter der nördlichen Eiskugelhaube muß sich ein Meer befinden. Die zahlreichen Peilungen, die Peary vorgenommen hatte,

* King, der Peary in seine Zurückgezogenheit am Ufer eines amerikanischen Sees begleitete, hatte eines Tages die Füße eines badenden Mädchens bemerkt, war ins Wasser gesprungen, getaucht, hatte nach ihnen geschnappt und sie zermalmt, weil er sie für Fische gehalten hatte.

** Die sorgfältigsten astronomischen Berechnungen bestimmen nicht mit absoluter Genauigkeit den Standort des Beobachters auf der Erdoberfläche wegen gewisser Bewegungen des Erdballs, die man Präzision und Nutation nennt und die hervorgerufen werden durch die vereinte Anziehungskraft von Sonne und Mond, sowie derjenigen Bewegungen, die von Gleichgewichtsbedingungen der Erde herrühren bei den verschiedenen aufeinanderfolgenden Drehungen der Erdachse.

Nach I. P. Lafitte. „La Nature", 1920.

bewiesen es. Am Pol selbst war der Eisendraht, nachdem er 2700 m abgerollt war, gerissen.

Amundsen war verärgert über den Irrtum, den er begangen hatte. Aus dem Studium der vorhergehenden Reise des Amerikaners, der zufolge dort auftretender Hindernisse 382 km vom Pol zum Umkehren gezwungen worden war, schloß er auf den Fehlschlag aller künftigen, unter denselben Bedingungen gemachten Versuche, vor allem, was die Rückkehr zum Standort anbelangt.

Und diese Rückkehr war nun in einer Rekordzeit erfolgt, und zwar in kaum mehr als zwei Wochen, so daß die Reise nur sieben Wochen gedauert hatte.

Der Irrtum Amundsens war psychologischer Natur. Er hatte einen Mann unterschätzt, der in seinem Leben nicht nur seine Kühnheit und seinen Mut, sondern auch klaren Verstand und ein sicheres Urteil bewiesen hatte.

Peary hatte alle Hindernisse durch die vortreffliche Organisation des Marsches überwunden. Er hatte kleinere Trupps vorausgeschickt, die den Weg bahnen mußten, und sich durch verstärkte Nachhuten gesichert. Aber vor allem hatte er Vorratslager errichtet, wo er bei der Rückkehr Lebensmittel – die er auf diese Weise nicht mitzunehmen brauchte –, und ausgeruhte Männer und Hunde in guter Verfassung vorgefunden hatte. Seine Begleiter waren einer nach dem andern zurückgeblieben, nur Henson, seit mehr als fünfzehn Jahren sein II. Offizier, vier Eskimos und einige Hunde mit dem unvergeßlichen King an der Spitze hatten ihn über den 88. Parallelkreis hinaus begleitet.

Aus der harten Lehre, die er von dem Amerikaner er-

hielt, sollte der Norweger Nutzen ziehen, wie man bald sehen wird.

„Dank eines Kochapparates", erzählte Peary mit Humor, „in dem man den Tee in zehn Minuten statt in einer Stunde bereiten kann, habe ich schließlich den Pol erreicht; denn Zeitgewinn ist das eigentliche Geheimnis des Erfolges."

Der eine der Eskimos, die bis zum Ziele ausgeharrt hatten, war anderer Meinung. „Man könnte glauben", hatte er bei der Ankunft am Kap Columbia ausgerufen, „daß der Teufel schlief oder Verdruß mit seiner Frau gehabt hatte, sonst wären wir niemals so schnell wiedergekommen."

Ob der Teufel dabei im Spiel war oder nicht, auf alle Fälle hatte Peary, geboren am 6. Mai 1856 in Cresson Spring (Pennsylvanien), nach langsamem, dreiundzwanzig Jahre währendem Vorrücken die amerikanische Flagge am 6. April 1909, einen Monat vor seinem dreiundfünfzigsten Geburtstag, am Nordpol gehißt.

Eine zweite Treibfahrt der „Fram" mit der Eisbank, selbst wenn sie sich etwa zehn Meilen nördlicher als die erste durchführen ließe, würde die Wissenschaft nur wenig bereichern. Die norwegischen Geldleute waren verstimmt, und die Amerikaner, die Amundsen gewinnen wollte, sprachen ihm gegenüber von Peary.

Der ehemalige Seehundfänger-Matrose verkündete den eingeladenen Journalisten, daß er dennoch zum Nordpol aufbrechen würde, und zwar eher als vorgesehen, zu Beginn des folgenden Frühjahrs (1910), um bereits vor Beginn des Winters Bering hinter sich zu haben.

Diese plötzliche Hast eines Mannes, der schon so manches Mal betont hatte, wie notwendig es für den Erfolg eines solchen Unternehmens wäre, in den Schiffsräumen der „Fram" Proviant für fünf Jahre aufzustapeln, hätte überraschen müssen.

Am 6. Juni 1910 wohnte eine große Menschenmenge der Abreise der ruhmbedeckten „Fram" bei, die für die lange Treibfahrt in der Arktis aufbrach. Gewisse Leute wunderten sich, daß Amundsen sich nicht scheute, den Grönland-Hunden, die er in Kristiansand an der Küste Norwegens an Bord nehmen wollte, zwei Überfahrten, durch den Atlantischen und den Stillen Ozean, zuzumuten, da er doch Hunde in Alaska bekommen hätte; und die Matrosen an Bord fragten sich, an welcher Küste das zerlegbare Haus, das man eingeladen hatte, aufgebaut werden sollte. Aber niemand stellte Fragen an den jungen Expeditionsleiter, der die „Gjöa" durch den Arktisch-Amerikanischen Archipel vom Atlantischen in den Stillen Ozean geführt hatte.

Das Wetter war klar. Draußen auf See vor Borge-lez-Sarpsborg fing Amundsen in die Gläser seines Fernstechers die besonnte Fassade seines Vaterhauses ein. Am Fuß des Felsens lag ein Kutter vor Anker. Vielleicht war es jener, der ihn so oft von einem Ende des Fjords zum andern befördert hatte. Wie alt mochte er wohl schon sein? Dieser Segler ließ ihn an einen andern denken, der in der Sonne an der kalifornischen Küste austrocknete. Aber er sah ihn wieder in einer regnerischen Nacht durch denselben Fjord fahren. Damals hatten nur wenige Menschen zu Amundsen Vertrauen gehabt.

Am 1. Juni 1910 – fünf Tage vor der Abfahrt der „Fram" zum Nordpol über Bering – hatte das britische Schiff „Terra Nova" sich segelfertig gemacht zur Fahrt von London nach Neuseeland und in den Mac Murdo-Sund im Ross-Meer am Rande der großen antarktischen Eisbarriere.

Der Leiter der Expedition, deren Ziel es war, sich dem Südpol zuzuwenden, war der Seekapitän Robert Falcon Scott. Geboren 1868 in Devonport, trat er mit vierzehn Jahren in die Marine ein, wurde Leutnant auf einem Torpedoboot und hatte anfangs unter den Befehlen des Admirals Egerton gedient. Er befand sich noch nicht an Bord der „Terra-Nova", sondern sollte sein Schiff erst in Port Chalmers in Neuseeland einholen.

1904 war Scott nach einer vierjährigen Reise nach England zurückgekehrt. In deren Verlauf hatte er mit seinem Freund und Schüler Ernest Henry Shackleton, ebenfalls Marineoffizier, im südlichen Eismeer die Grenzen von König Eduard VII.-Land und Victoria-Land festgelegt und vom Luftballon aus die Ross-Eisplatte erforscht, einen weit ausgedehnten Einschnitt im antarktischen Festland, deren Breite er auf mehr als zweihundert Meilen geschätzt hatte und deren beträchtliche Ausdehnung nach Süden den Forschern erlaubt, halbwegs die Überquerung der Küstengebirge zu vermeiden, die den Marsch zum Pol so erschweren.

Sein Schiff, die „Discovery", eingeschlossen von den Eismassen zwischen der Insel Ross und dem Vulkan Erebus, in jenem Mac Murdo-Sund, dem die „Terra Nova" zusteuerte, hatte drei Winter nacheinander den Reisenden Schutz ge-

boten, die in den hellen Tagen ihre Forschungen wieder aufnahmen.

Scott, Shackleton und ihre Begleiter Armitage und Shelton hatten das ganze Süd-Victoria-Land durchquert, die vulkanischen Gebirge erklommen, das Relief des Gebietes festgehalten und seine klimatischen Verhältnisse erforscht.

Auf einem anderen langen Marsch, der ihn über dreihundert Meilen von der „Discovery" entfernte, war Scott bis zu jenem magnetischen Südpol gelangt, den de Gerlache und Amundsen mit der „Belgica" nicht hatten erreichen können. Shackleton war während der vorangehenden Reise schwer an Skorbut erkrankt und deshalb nicht fähig gewesen, an dieser Expedition teilzunehmen.

Sie hatten die Lage des magnetischen Südpols unter dem 77° 39′ Breite und 146° 33′ westliche Länge festgestellt.

Jene Reise in die Antarktis war ohne Zweifel die an wissenschaftlichen Ergebnissen ergiebigste aller bis dahin ausgeführten Expeditionen gewesen, und die beiden Männer, die sie geleitet hatten, Scott und Shackleton, hatten nach dieser Region ohne Leben (zwar bewiesen die gefundenen Fossilien, daß es nicht immer so gewesen war), nach den unvorstellbaren Stürmen, den Leiden — Shackleton nannte die Gegend das „Land des gräßlichen Hungers" — ein Heimweh bewahrt, das jemand, der weder Seemann noch Einsiedler ist, kaum verstehen kann.

Robert Falcon Scott hatte sich nach seiner Heimkehr in England verheiratet, aber sein Leutnant Shackleton war an die Vorbereitung einer anderen Expedition gegangen; wie er seinem Freunde auseinandersetzte, beabsichtigte er, mit

mandschurischen Ponys und einem Motorschlitten, den östlichen magnetischen und den geographischen Pol zu erreichen.

Durch die Abfahrt Shackletons am 1. Januar 1908 an Bord des „Nimrod" war das Heimweh Scotts neu angefacht worden, und er hatte sich plötzlich entschlossen, auch wieder den Weg in die Antarktis einzuschlagen.

Nachdem ihm ein Urlaub zugestanden worden war, hatte er das Problem zu lösen gehabt, das sich den Forschern immer zunächst stellt. Wie sollte er sechzigtausend Pfund Sterling zusammenbringen, das Ergebnis einer einfachen Addition, deren verschiedene Posten folgendes darstellten: Kauf und Ausrüstung eines Schiffes, Erwerbung wissenschaftlicher Geräte, Verproviantierung, Lebensmittel, Tiere, Besoldung usw.?

Was bedeuteten für Scott die vermutlichen Entbehrungen nach der Rückkehr? Was bedeutet allen großen Forschungsreisenden die Not, die auf den Erfolg, den sie erhoffen, oder den Fehlschlag folgt? Der Forscher hatte einer großen Zeitung die ausschließliche Verwertung seines Reiseberichtes verkauft und sich sogar schon Vorschuß auf die Honorare für die Vorträge geben lassen, die er bei seiner Rückkehr halten würde ... wenn es für ihn eine Rückkehr gäbe; außerdem hatte er Schulden gemacht.

Zu Anfang des Jahres 1910 waren Nachrichten von Shackleton in London eingetroffen. Der irländische Seefahrer, ein Landsmann des großen Mac Clure, und seine drei Begleiter hatten den „Nimrod" am Kap Royds auf der Ross-Insel (jetzt Erebus-Insel) verlassen, wo die „Discovery"

dreimal überwintern mußte; unterwegs hatten sie alle ihre Ponys verloren, und sie waren gezwungen – „jeder Mann eine Last von 125 kg hinter sich herziehend" –, unzählige vereiste Engpässe zu überwinden und Gebirge zu erklettern, von denen eines 3150 m hoch war; und trotz schrecklicher Kälte und Stürmen, die sie, in ihre Schlafsäcke verkrochen, über sich ergehen ließen, waren sie, keine zweihundert Kilometer, genau einhundertsiebenundneunzig, vom geographischen Pol entfernt, an einem riesigen Eisplateau dreitausend Meter über dem Meeresspiegel angelangt. Bei dem Erschöpfungszustand, in dem sich die vier Forscher befanden, war es ihnen nicht möglich gewesen, weiter vorzudringen.

Sobald die nötigen Geldmittel zusammengebracht waren, hatte Scott, erschüttert und gleichzeitig bestärkt durch den Mißerfolg seines Freundes, die Wiederinstandsetzung und Verproviantierung der „Terra Nova" beschleunigt, und das Schiff war also am 1. Juni 1910 unter Segel gegangen; an Bord befanden sich außer der Mannschaft aus alten bewährten Matrosen der nördlichen und südlichen Meere und Seefahrern, begeistert über eine Reise, die sie von ihrer gewohnten Fahrtstrecke absondern würde, noch die vier von Scott ausgewählten Männer für den Endspurt zum Pol, an den Shackleton schon nahe herangekommen war: der Marineleutnant Bowers, der Unteroffizier der Königlichen Marine Evans, der Arzt Dr. Wilson und der Hauptmann der Kavallerie Oates, den seine Kameraden von Transvaal „unseren sich nie ergebenden Oates" nannten.

Während die „Terra Nova" die Themse hinunterfuhr,

war Scott nach Hause zurückgekehrt; nach den großen Aufregungen der letzten Monate und vor seiner eigenen Abfahrt hatte er sechs Wochen zurückgezogen mit seiner Frau und seinem Kinde verbringen wollen.

Zuerst Scott, dann Shackleton hatten bewiesen, daß der Weg zum Südpol von jenem immer vereisten Meer ausging, das James Clarke Ross 1841 zur selben Zeit, als er die Lage des Mount Erebus feststellte, entdeckt hatte.

Um an dieses Eismeer, die Ross-Eisplatte, heranzukommen, muß ein Segler wegen des breiten Gürtels vorherrschender Westwinde, der das Gebiet zwischen dem 30. und 50. südlichen Parallelkreis umgibt, von Europa kommend – von London wie die „Terra Nova", von Oslo wie die „Fram" – oder ein Dampfschiff mit Hilfssegeln, das seine Kohlenbunker nicht löschen will, um Afrika herumfahren, über das Kap der Guten Hoffnung geradeaus auf die australische Südküste zusteuern und von dort Neuseeland anlaufen. Dann wird das Schiff nur mehr ungefähr fünfunddreißig Breitengrade zu überwinden haben, die es von der Eiswand des Ross-Meeres trennen.

Wahrscheinlich wäre de Gerlache mit der „Belgica", als er Amundsen an Bord hatte, am magnetischen Pol, den er sich als Ziel gesetzt hatte, angekommen, wenn er diese Route verfolgt hätte, statt jene über Feuerland zu nehmen und dann nach Süden vorzustoßen.

Freilich hätte er in diesem Falle dem Golf von Hughes nicht den Namen der Meerenge de Gerlache geben können.

Die Ostroute, die alle großen Segler verfolgt haben und

die für sie den Anfang der Reise um die Welt bedeutete, ist von beträchtlicher Länge. Aber die Forscher und die Seeleute haben es nie eilig; in steter Verbindung mit der Unendlichkeit des Himmels und des Meeres, glauben sie, die Ewigkeit für sich zu haben.

So ist es erst der 20. Dezember 1910, sechseinhalb Monate nach der Abfahrt von London, daß die „Terra Nova" nach einer Zwischenlandung in Port Chalmers, von wo sie am 29. November abgesegelt war, und nach zwei Wochen Kampf zwischen den Eisbergen den Mac Murdo-Sund erreichte, der am 77. Breiten- und 162. östlichen Längengrad liegt.

Scott, der seine Begleiter und sein Schiff eingeholt hatte, ging zwischen der Insel Ross und dem Mount Erebus vor Anker, gerade dort, wo neun Jahre früher seine „Discovery" für drei Überwinterungen stillgelegt wurde, wenige Meilen von Kap Royds, wo der „Nimrod" seines Freundes Shackleton die zwei vorhergehenden Jahre verbracht hatte; jedoch er ahnte nicht, daß einige hundert Meilen hinter ihm ein Schiff die gleiche Route im Osten verfolgte, über das Kap der Guten Hoffnung, den Süden Australiens und Neuseeland, und ebenfalls zum Ross-Meer steuerte, von dem ihn noch eine Fahrt von zehn Tagen trennte.

Scott befand sich nun dreizehnhundert Kilometer vom Pol. Aber er selbst hatte 1901, 1902 und 1903 das Eismeer und Victoria-Land erforscht, und Shackleton sogar erst kürzlich elfhundert von diesen dreizehnhundert Kilometern zurückgelegt, sicherlich unter sehr schweren Bedingungen, aber ohne solchen Hindernissen zu begegnen,

die begeisterte Forscher nicht zu überwinden vermögen. Eine vortreffliche Organisation der Eiswanderung – gleich jener Pearys in der Arktis – würde gewiß zum Erfolg führen.

Scott plante, sofort Lager für Lebensmittel und Heizmaterial anzulegen, und zwar soweit wie möglich nach Süden, dann zur Überwinterung an seinen Standort zurückzukehren und bei Frühlingsanbruch mit seiner ausgewählten Mannschaft zur Eroberung des Pols aufzubrechen.

Der Seemann löschte das Material, errichtete seine Quartiere am Ufer des Sunds und sandte die „Terra Nova" an der hohen Eiswand entlang nach König Eduard VII.-Land, um hier zu Studienzwecken zu kreuzen.

Das Schiff kam zwei Monate später mit einer überraschenden Nachricht zurück: Roald Amundsens „Fram" war ebenfalls an der Eiswand gelandet, und zwar in der Walfisch-Bucht am 165. westlichen Längengrad, dreiunddreißig Längengrade von der „Terra Nova".

Wenn am Äquator dreiunddreißig Längengrade eine beträchtliche Strecke ausmachen, so ergeben dieselben siebenundsiebzig Breitengrade südlich oder nördlich davon kaum siebenhundert Kilometer.

Aber was bedeutet schon die Zahl der Kilometer, welche die zwei Expeditionen trennte? Alle beide befanden sich in gleicher Entfernung vom Pol, wobei die norwegische sogar einen gewissen Vorsprung hatte.

„Die ‚Fram'? Unmöglich!" rief Scott aus. „Die ganze Welt weiß, daß Amundsen, der Oslo fünf Tage nach Ihrer Abfahrt von London verlassen hat, nach Umschiffung von Kap Horn und nach Durchquerung der Bering-Straße sich

vom Packeis treiben lassen und dann einen Marsch zum Nordpol versuchen will. Er hat seine Verproviantierung ergänzt und in Kristiansand Grönländer-Hunde an Bord genommen."

„Es gibt kein Schiff auf See, Kommandant, das der ‚Fram' so zum Verwechseln ähnlich wäre. Sobald ich ihre Umrisse entdeckte, habe ich sie erkannt an ihrem breiten, kahnförmigen Rumpf, dem Fockmast, kürzer als die anderen Maste, dem sehr hohen Großmast mit dem Ausguck oben und dem Schornstein zwischen dem Großmast und dem Besanmast ... Übrigens haben wir mit den Männern gesprochen, die mit dem Entladen beschäftigt sind. Sie wollen an der Eiswand überwintern, gerade vier Kilometer südlich der Walfisch-Bucht. Und das Ziel Amundsens ist das Ihrige, Kommandant."

„Gehen wir an die Arbeit", antwortete Robert Falcon Scott.

Zweifellos hatte Amundsen an den noch unbesiegten Südpol gedacht, sobald die Eroberung des Nordpols durch Peary bekannt geworden war. Bei dieser Nachricht war das Geld, um das der Norweger sich bemühte, nur spärlich geflossen.

Sollte man vielleicht auf die ganze Expedition verzichten und die „Fram" Nansen zurückgeben?

In dem Zustand, in dem sich das berühmte Schiff befand und mit dem bereits an Bord untergebrachten Material und den Vorräten, konnte es sich auf eine Reise von zwei Jahren, aber nicht auf eine Treibfahrt von fünf Jahren aufmachen.

Amundsen hatte voll Aufmerksamkeit und Begeisterung die Depeschen bezüglich des Marsches gelesen, der Shackleton hundertsiebenundneunzig Kilometer an den Südpol herangeführt hatte. Dieser Erfolg war von vier Männern erzielt worden, die ihre Tiere verloren hatten und allein weiter vorgedrungen waren, jeder eine Last von 125 kg hinter sich herziehend.

Der Irrtum Shackletons hatte nach Amundsens Meinung darin bestanden, sich Ponys zu bedienen. Hunde, nur Hunde waren nötig. Er selbst hatte mit Eskimo- und Grönland-Hunden Hunderte von Kilometern im Schlitten auf dem Eis des Arktisch-Amerikanischen Archipels und auf seiner Reise von der Beaufort-See bis Eagle-City hin und zurück bewältigt, und Peary hatte schließlich seinen alten Plan dank den Hunden verwirklicht. Der große Vorteil von Hunden vor jedem anderen Tier besteht darin, daß sie eine Art Lebensmittelvorrat bilden. Man reist mit einer zahlreicheren Meute, als die Schlitten erfordern. Die geopferten Hunde ernähren die der Gefahr entronnenen und ... den Menschen.

Amundsen hatte also beschlossen, nach der Antarktis zu fahren, aber von seiner Entscheidung nur Nilsen, dem Kommandanten der „Fram", Mitteilung gemacht.

Er war über die Vorbereitungen Scotts im Bilde gewesen und hatte die eigenen Arbeiten umso eifriger betrieben. Mit fünf Tagen Abstand waren die „Terra Nova" und die „Fram" in See gestochen. Selbst Nansen, der mit dem Fernglas beobachtete, wie das Mastwerk seines geliebten Schiffes sich von den in Ruhe verharrenden Masten der großen Fahr-

zeuge löste, dann, allein im Fahrwasser, sich vom Himmel abhob, wußte nichts von dem Entschlusse Amundsens.

Hatte dieser gefürchtet, daß der große Forscher ihm Vorhaltungen machen oder, noch schlimmer, ihm sein Schiff wieder wegnehmen würde?

Als Roald Amundsen einen Monat später bei seiner Landung in Funchal auf Madeira der Welt und seiner Mannschaft ankündigte, daß die „Fram" am nächsten Tage nach der Antarktis unter Segel gehen würde, hatte R. F. Scott gerade London verlassen, um die „Terra Nova" einzuholen.

„Wir fahren nun hier los", rief Roald, „um mit den Engländern zu wetteifern. Ich werde alles tun, was in meinen Kräften steht, um Norwegen eine Demütigung zu ersparen."

Jeder, der zur Bemannung gehörte, konnte, wenn er wollte, die Reise aufgeben und wäre dann in die Heimat zurückbefördert worden. Aber keiner bat, ausgeschifft zu werden. Die Reise würde weniger lang und sicherlich ruhmreicher sein; denn mit dem ehemaligen Seehundfänger-Matrosen als Chef, der die Nord-West-Passage entdeckt hatte, bezweifelte niemand den Erfolg.

Als die „Fram" von Madeira abfuhr und die lange Strecke nach Osten noch vor sich hatte, war die „Terra Nova" schon weit voraus. Amundsen beunruhigte sich nicht über diesen Vorsprung; vor dem folgenden Jahr würde nichts Entscheidendes versucht werden können, weder von den einen noch von den anderen.

Während die Männer des Eises mitten im Monat August betäubt von dem Gewinsel, dem Gekläff und dem Kampflärm der Hunde mit ihrem dicken Fell, die tropischen Gebiete und die

Äquatorial-Region durchquerten, heulten die Winterstürme über die in Finsternis getauchte Antarktis. Dreizehn, vierzehn Monate würden in den Abgrund der Zeit rinnen, ehe die Schlitten Scotts wie die Amundsens nach Süden vorstießen, denn auch er würde den nächsten Südpolarwinter verpassen.

Die Hauptsache war, an der Eiswand anzukommen, die Vorratslager zu errichten und vor jenem nächsten Winter die Strecke mit Merkzeichen abzustecken.

Obwohl gehörig bemastet, gut betakelt und besegelt, kam die „Fram" mit ihrem kurzen gedrungenen Rumpf, der sie vor der Vernichtung durch das Packeis schützen sollte, nur langsam vorwärts. Dem Wind und der See zufolge war das Gleichgewicht zwischen dem Segelwerk und dem Rumpf, wenn überhaupt möglich, nur mit großer Schwierigkeit herzustellen.

Die Hand am Steuerruder der alten „Gjöa", diesem Siebenundvierzig-Tonnen-Kutter, würde Amundsen auf der Fahrt die Achtung einflößende „Fram" geschlagen haben, die schlingerte, stampfte, sich um sich selbst drehte, nicht dicht beim Wind lavierte und schlecht beilag.

Die Reise war mühselig: Hitze, Feuchtigkeit, Atembeschwerden längs der afrikanischen Küste und während der völligen tropischen Windstillen, welche die 400 PS der Maschine zu überwinden halfen. Dann mußte der unzulängliche Segler mit seinen viereckigen Segeln den Südost-Passatwinden Trotz bieten. Darauf kamen die subtropischen Windstillen, und von neuem lief der Motor Tag und Nacht. Die Region war erreicht, wo die Brisen aus Nordwesten wehen, die zulassen, das Kap der Guten Hoffnung zu um-

schiffen. Schließlich wurde die „Fram" von den schrecklichen Winden überfallen, welche die Segel losreißen, und von der stürmischen See, welche die Decks überschwemmt, der offenen See am 40. südlichen Breitenkreis. Aber diese Winde und Wogen trugen das Schiff trotz des verringerten Segelwerks und des wilden Tanzes des für dieses Spiel schlecht geschnittenen Rumpfes seinem Ziel entgegen.

Nur auf dem Meer erfahrene Männer können wochenlang unter solch schwierigen Bedingungen leben, ohne zu verzagen. Der Rhythmus des Lebens an Bord kommt ihnen zu Hilfe. Zur bestimmten Stunde wird gearbeitet, gegessen und geschlafen. Auch muß sich der Mann nicht in hundert Tätigkeiten zersplittern. Er ist von jeder Sorge befreit und kann sich sammeln. Er führt zwei Leben. Das körperliche, das geregelt ist, und das innerliche — ich sage nicht das geistige —, über das er selbst verfügt. Er ist leibhaftig an Bord in Windstillen und Sturm gegenwärtig. Wo aber befindet er sich mit dem Herzen, während er auf Deck halbnackt oder in eine Decke gehüllt neben dem Ofen im Logis sitzt oder in seiner Koje liegt? Da und dort, in allen Winkeln der Welt, die er durchquert hat, in seiner Vergangenheit und in seiner Zukunft, die er nach seinem Willen gestaltet und mit jeder Stunde verändert.

Als sich in einer Morgendämmerung der Kreis des Horizontes bedeutend verengert hatte, wurde die Wache in den Ausguck geschickt. Tagelang hatte der subantarktische Nebel geherrscht, mehr oder weniger dicht, mehr oder weniger undurchsichtig, der zu gewissen Stunden völlig verschwand und dann wiederum jeden Mann ganz einhüllte.

Alles, was die Seefahrer hinter sich gelassen hatten, schien diesseits der Riesenmauer aus Wasser und Dunst nicht mehr ganz der Wirklichkeit und dem Leben anzugehören. Frauen, Kinder, Männer, Häfen, Städte, Wälder, Häuser im Gebirge, die sie verlassen hatten, zogen in dem Bereich wiedererwachter Träume an ihnen vorüber, ein dem Seemann ungewöhnlich vertrauter Zustand.

Während sie von einem erstaunlich durchsichtigen Dunstkreis eingehüllt waren, den plötzlich zahlreiche Schwärme großer Seevögel durchquerten – Sturmvögel, Albatros und Kaptauben –, breitete sich jenseits der Nebelwelt bis zu einem leuchtenden, niemals erreichten Horizont ein klares, kaltes Wasser aus, in dem sich Wale und eine Menge Pinguine tummelten, die der Vordersteven verscheuchte, als wären sie nur der Silberstaub der Wogen gewesen.

Und Amundsen hatte diese andere Seite der Welt wiedererkannt, wohin er schon mit de Gerlache und Dr. Cook gekommen war.

Die „Fram" war nördlich der Kerguelen-Insel vorbeigefahren. Sie nahm Kurs südlich von Neuseeland, und am 1. Januar 1911 meldete der Mann im Ausguck die Eisberge, diese riesigen Eiseilande der Antarktis, von denen die „Belgica" beinahe erdrückt und dann gefangengenommen worden war. Mit dem in Gang befindlichen Motor und ihrem faßförmigen und von Eisen umgebenen Rumpf entging ihnen die „Fram" mit Leichtigkeit.

Sie kreuzte die Route, die einige Tage vorher die „Terra Nova" eingeschlagen hatte, und näherte sich, südwärts steuernd, in wenigen Tagen dem Ross-Meer, sich wie ein

winziges, von Menschenhand geschaffenes Spielzeug zwischen den phantastischen Eisbauten durchschlängelnd. Die Hunde, denen die Haut von der Kälte angenehm prickelte, jaulten und bellten vor Freude, als sie merkten, daß sie bald, mit der Nase im Schneestaub, lossausen würden.

Amundsen, der dem König Eduard VII.-Land zusteuerte, hatte zwischen den stellenweise dreißig Meter hohen, vereisten Klippen eine Senkung und Buchtbildung gefunden, wo er die „Fram" nach einer fünfmonatigen Seefahrt beilegte, die Walfisch-Bucht.

Das Haus für die Überwinterung, das beim Laden in Oslo die Mannschaft in so lebhafte Neugierde versetzt hatte, war auf der Eisplatte, die Ebbe und Flut bewegten, ohne sie ins Wanken zu bringen, aufgestellt worden.

Drei Jahre früher hatte Amundsen, als er Nansen seinen Plan, den Nordpol mit Hilfe des Treibeises zu erreichen, auseinandergesetzt hatte, ausdrücklich betont: „Ich werde mit einem Schiff vom Tonnengehalt der ‚Gjöa' und mit einer Handvoll Männer fahren."

Und mit einer Handvoll Männer hat er sich auch vorgenommen, zum Südpol vorzustoßen.

War die geringe Anzahl nicht eine der Bedingungen des Erfolges? Nansen hatte den außergewöhnlichen Marsch von vierhunderteinundsechzig Tagen mit einem einzigen Begleiter ausgeführt. Shackleton war mit nur drei Mann bis auf hundertsiebenundneunzig Kilometer an den Südpol herangekommen. Peary hatte das Kap Columbia mit einer zahlreichen Mannschaft verlassen, die nach und nach immer

spärlicher wurde, und nur sechs über das Packeis wandernde Männer hatten den Endspurt geschafft. Auch Scott würde sicher mit einer beschränkten Truppe aufbrechen.

Der ehemalige Seehundjäger wußte aus Erfahrung, daß drei Matrosen, von denen der eine das Steuer bedient, an Deck eines Kutters genügen.

Er hatte die Leute ausgewählt, die in den folgenden Wochen die Vorratslager auf dem Weg zum Pol einrichten und mit ihm überwintern sollten, während die „Fram" wieder in See stechen würde. Es waren Hanssen und Lindström, die mit ihm die Nord-West-Passage überwunden hatten, Johansen, der auf Nansens berühmter Fahrt für die Ausrüstung zu sorgen gehabt hatte, Wisting, Helmer, Prestud, Hassel, Bjaaland und Stubberud.

Aber nur vier von ihnen sollten ihn bei seinem Versuch, den Pol zu erreichen, umgeben; die anderen würden den Sommer zur Erforschung von König Eduard VII.-Land verwenden.

Einen Monat lang wurde aus den unteren Schiffsräumen ein Teil der Lebensmittel, der Geräte und Meßinstrumente weggeschafft. Die Schlitten fuhren tausendmal zwischen dem Schiff und dem Standort hin und her, und die Peitschen trieben die Tiere an, die, nachdem man sie sieben Monate eingesperrt und an die Kette gelegt hatte, glücklich waren, zu springen, zu laufen, wütende Schlachten auszutragen und zu entwischen, wenn sie es vermochten, um über eine ausgespürte Brutstätte von Pinguinen herzufallen.

Und die Männer, denen während des Sommers auf dieser Ross-Eisplatte oft die eine Wange erfror und die andere ver-

brannte, liefen in Kälte und Sonne hin und her, schleppten Lasten auf ihrem Rücken, höhlten das Eis aus, richteten Mauern von Kisten und Schnee auf und trennten die eifersüchtigen Tiere, die ihren aufgespeicherten Haß stillten; aber dabei erholten sie sich von dem vergangenen halben Jahr, wo sie nur ständig das Steuer halten, am Bug wachen, die Segel anschlagen, losmachen, einziehen und die Rahen brassen mußten.

Dann kam der Tag, an dem die „Fram", von den Eisschollen hart bedrängt und vom Einsturz der Eiswand bedroht, sich auf den Weg machte. Kapitän Nilsen, ein alter Seefahrer der Polarmeere, sollte mit seinen Leuten und einigen Wissenschaftlern im Seeraum des antarktischen Kontinents kreuzen und versuchen, neue geographische Anhaltspunkte festzulegen. Er sollte die Eisberge erreichen, in einem von ihm gewählten Fluthafen überwintern und ein Jahr später wiederkommen, um die fünf Männer an Bord zu nehmen ... wenn sie noch lebten.

Das Schiff verschwand rasch, aber nicht hinter der Horizontlinie, sondern, wie weggezaubert, hinter der schwankenden Wand treibender Eismassen.

„Nun sind wir zehn Männer allein in der Wüste des großen Schweigens und des Todes. Seite an Seite werden wir um den Tisch sitzen mit den Speisen darauf, die du, Lindström, ebenso bereiten wirst, wie du es drei Jahre lang an Bord der ‚Gjöa' getan hast; wir werden uns anblicken, einander zuhören, uns gut kennenlernen, und weil wir eine große Sache, ein gemeinschaftliches Werk zu unternehmen und erfolgreich durchzuführen haben, werden wir uns nicht

hassen, sondern lieben, und nur so können wir unser Ziel erreichen."

Die Sonne, deren Weg täglich kürzer wurde, ein Himmel, den plötzlich ein Sturm verdunkelte, die jede Nacht grimmigere Kälte trieben sie an, die Vorbereitungen zu beeilen; die Tiere wühlten unter den Zelten den vereisten Schnee auf und drängten sich, den täglichen Streit vergessend, Fell an Fell.

Als das Haus zur Überwinterung in Ordnung war, machten sich Amundsen und einige seiner Begleiter mit schwer beladenen Schlitten und den Tieren, die nach der wochenlangen Arbeit und den Kämpfen gut in Form waren, südwärts auf. Ein erstes Lager von Lebensmitteln wurde am 80. Breitengrad errichtet, ein zweites am 81. und ein drittes am 82.

Nachdem im Schnee, der diesen letzten Schlupfwinkel bedeckte, eine Fahne aufgepflanzt worden war, blickte Amundsen nach Süden. Die langen Märsche waren trotz der zu überwindenden und zu umgehenden Gletscherspalten bis dahin nicht allzu beschwerlich gewesen. Aber von nun an würden die Forscher sich selbst überlassen sein, müßten von den mitgenommenen Vorräten und den geopferten Hunden leben und zunächst eine Eisfläche überqueren, die ebenso beträchtlich war wie jene, die sie vom Standort trennte.

Und dann würden sich die Forscher gebirgigem Gelände gegenüber befinden, dem man ausweichen oder das man erklettern müßte, ehe man die riesige weiße Hochebene erreichte, auf der Shackleton angekommen war.

Der Pol würde noch zweihundert Kilometer entfernt sein. Bis dorthin mußte man vordringen. Dann zurückkehren, zurück bis zu jenem 82. Parallelkreis, ehe man den Schnee wegräumen und darunter frische Lebensmittel finden würde, und zwar etwas anderes als Hundefleisch.

„Gehen wir zum Standort zurück", sagte er. „Es ist besser, nicht daran zu denken."

Am 21. April 1911 blieb die Sonne, die seit einigen Tagen wie Bernstein leuchtete und sich nur zeigte, um gleich wieder zu verschwinden, unter dem Horizont.

Im Nördlichen Eismeer ist es jetzt Sommer. Die Walfischjäger der Beaufort-See warten am Fuß der Felsen in der Mackenzie-Bai auf den Eisgang. Dort, wo wir Viik begraben haben, blühen die Vergißmeinnicht, und in Norwegen springen Mädchen und Burschen Hand in Hand über das Wasser der Sturzbäche, dachte Amundsen. Aber zu seinen Begleitern sagte er:

„Setzen wir uns zu Tisch. Womit willst du uns aufwarten, Lindström? Wir sind allein in der südlichen Polarnacht. Ich habe schon einmal einen solchen Winter an Bord der ‚Belgica' verlebt, und in der Messe saß ich neben Doktor Cook, dem Neuyorker Anthropologen, der, wie ihr wißt, vorgegeben hat, den Nordpol erreicht zu haben. Wir gingen miteinander auf den Robbenfang und haben die an Skorbut sterbenskranken Männer gerettet. Uns fehlten frische Lebensmittel, Licht und Wärme.

Ich habe noch zwei ähnliche Winter zugebracht, aber auf der andern Seite der Welt. Hier ist es besser als an Bord

der alten ‚Gjöa'. Nicht wahr, Hanssen? Nicht wahr, Lindström? Hier haben wir jede Bequemlichkeit, die ein Mensch sich wünschen kann, sogar eine Bibliothek."

Sie klopfen die Asche aus ihren Pfeifen, und jeder legt sich in seine Koje. Derjenige, der zuletzt die Stiefel ausgezogen hat, löscht die Lampe. Nun bestimmt die Taschenuhr die Stunde des Schlafens und des Aufwachens und nicht mehr die Sonne, obgleich der Himmel noch hell ist von seltsamen Dämmerungen, aber ohne Morgen- und Abendröte.

Jetzt ist jeder mit sich selbst allein. Woran denkt man? An die Arbeit. Der eine hat die Tiere unter sich, und es ist keine kleine Aufgabe, mehr als hundert Hunde zu füttern und die Ordnung aufrechtzuerhalten unter diesen Rasenden, deren höchste Freude darin zu bestehen scheint, sich gegenseitig an die Gurgel zu springen; der Mann muß die Tiere überwachen und die Weibchen absondern, die bald werfen werden, denn selbst in diesem Lande des Todes geht das Leben weiter. Sind sie gut angekoppelt? Sie zerreißen ihre Fesseln mit einem Biß und entwischen. Ein anderer der Männer richtet die Schlitten und die Geschirre für die langen Märsche her. Und jener muß sich um das Material und die Vorräte kümmern, die mitgenommen werden sollen. Ein anderer ist der Verwalter des Ganzen, und der nächste sorgt dafür, daß das Überwinterungshaus gut instand bleibt. Jeder von ihnen trägt zur bestimmten Stunde ein, was die wissenschaftlichen Apparate anzeigen, die ihm anvertraut worden sind.

Da vernimmt man ein Schleichen rings um das Haus und über das Dach. Was für ein Tier, das in der Vorstellung der

zehn in dieser Eiswüste gerade einschlummernden Kameraden phantastische Gestalt annimmt, hat sich herangepirscht, streicht umher, drückt mit der Weiche gegen die Wand der Behausung, stöhnt und heult dann?

Das ist der erste Hauch des Windes, der aus Süden vom Gebirge kommt; und bald folgt die ganze unzählige, dicht zusammengedrängte, unerschöpfliche Meute. Die Wände krachen, die Decke senkt sich, der Schlafsack schaukelt hin und her. Man könnte glauben, auf See zu sein.

Aber zwischen den Forschern und dem Meer befindet sich nicht der starke Rumpf der „Fram", sondern nur eine Eisschicht.

Amundsens eigene Sorgen sind keine andern als die aller seiner Kameraden: die Tiere, die Schlitten, die Vorräte, die Wirtschaftsführung, die Verpflegung, die wissenschaftlichen Arbeiten.

In Gedanken rollt er wieder von einer Hauptstadt zur andern, nach Kopenhagen, Hamburg, Paris, Rom ... und vor einem Publikum, das ihm andächtig zuhört, berichtet er über seine Nord-West-Passage und setzt seinen Plan der Treibfahrt über das dicke Polarpackeis auseinander. Und nun befindet er sich mit einigen Männern, die Vertrauen zu ihm haben, in der antarktischen Nacht, im Sturm mitten auf einem feindlichen Meer zwölfhundert Kilometer vom Südpol ... unterwegs zum Südpol. Und wo hat wohl zu dieser Stunde die von Nansen ihm anvertraute „Fram" Schutz gesucht?

Er denkt an Peary, der sich fünfundzwanzig Jahre Schritt für Schritt dem Nordpol genähert hat; an Shackleton, der

mit seinen drei Begleitern und ohne Tiere die riesige weiße Südpolarhochebene, dreitausend Meter über dem Meeresspiegel, erreichte.

Er denkt vor allem an Scott, der auch im Eis vergraben ist, etwa dreihundertfünfzig Meilen weiter östlich, auf diesem selben Meer, der von demselben Sturm überfallen, derselben Abgeschiedenheit überlassen und von denselben Sorgen gequält wird, er, der drei Jahre lang die Gebiete erforscht hat, zwischen die das Ross-Meer sich einfügt. Und im Frühjahr werden sich die beiden miteinander wetteifernden Mannschaften auf den Marsch machen.

Er denkt an seinen ungewöhnlichen Erfolg im Arktisch-Amerikanischen Archipel nach den Niederlagen so zahlreicher Forscher, nach so vielem Mißgeschick, wobei soundso viele das Leben lassen mußten. Wäre es möglich, daß er, Amundsen, der ehemalige Seehundfänger-Matrose die Entdeckung des Südpols seinem Verdienst zuschreiben könnte?

Er schläft ein und sieht, wie sich in einer Wolke von Pulverschnee ein Schlitten überschlägt, der einer Gletscherspalte ausweichen wollte, und wie die übereinanderstürzenden Tiere sich anfallen, in ihr Fell verbeißen und gegenseitig zerfleischen ... Aber es sind nur einige der Hunde, die vor dem Haus eine wütende Schlacht liefern. Zwei Männer gehen hinaus, um sie zu trennen und fester anzuketten.

Am 24. August kam die Sonne wieder.

Vierzehn Monate sind es her, seit sich die „Fram" in Oslo segelfertig gemacht hat, und das Polfieber quält Amundsen, ihn, der sich doch bei der Entdeckung der Nord-West-Pas-

sage so geduldig gezeigt hat und im ersten von King William-Land abgesandten Brief schrieb: „Wir haben uns entschlossen, ein zweites Jahr hierzubleiben . . ."

Auf der Fahrt zur Bering-Straße hatte er aber keinen Konkurrenten gehabt.

Im Ross-Eismeer, beinahe in der gleichen Entfernung vom Ziel, befindet sich der Kommandant der Königlichen Marine Robert Falcon Scott. Auch für ihn ist am 24. August der von einem kupferroten Schleier umhüllte Sonnenball über dem Horizont aufgetaucht.

Siebzehnhundert Kilometer von der Walfisch-Bucht, im Mac Murdo-Sund, entfernen sich schon einige Männer von ihrem Standort zu einem kurzen Streifzug, prüfen den Himmel und warten nur eine weniger strenge Kälte und weniger kurze Tage ab, um nach Süden aufzubrechen.

Amundsen und seine Begleiter bereiteten die Ladung für die Schlitten vor und wählten, mit der Peitsche in der Hand, die Tiere aus. Nach viermonatiger Nacht waren die Hunde ganz außer Rand und Band; ihr Blut hatte der Frühling in Wallung gebracht, der sich in dieser toten Region nur durch ein wenig Licht am Himmel und die das Eis zum Krachen bringende Ausdehnung des Wassers offenbarte. Wie von einem gewissen Groll besessen, lebte die Meute ihr eigenes Leben der Liebe, der Eifersucht und des Hasses, ohne sich um etwas anderes zu kümmern als die Befriedigung ihrer Triebe; dazu gehörte, im Schnee dahinzujagen, bis ihnen der Atem ausging und ihre Kräfte erschöpft waren.

Der Norweger, der es eilig hatte aufzubrechen, überwachte das Thermometer, das die Unbeständigkeit des Wetters in

dieser Übergangsperiode widerspiegelte. Die kurze Dauer des Tages kümmerte ihn wenig. Die Etappen würden nicht lange sein und Menschen und Tiere nicht allzusehr ermüden; aber jeder Tagesmarsch würde einen Gewinn auf dem Wege zum Pol darstellen und einen Vorsprung vor Scott bedeuten, falls dieser noch kürzere Nächte abwartete. Aber wird er es tun?

Am 8. September, nur vierzehn Tage nach dem Ende der totalen Finsternis, waren zweiundfünfzig Hunde nicht ohne Mühe an vier Schlitten angespannt worden, und die fünf Männer der Expedition sagten ihren Kameraden Lebewohl.

Unter den Hochrufen der Zurückbleibenden, dem Geschrei der Führer, dem Knallen der Peitschen und dem Heulen der Hunde verschwand die Karawane in einem kristallhellen Staub nach Süden.

Die Kälte sank in der Nacht so gewaltig, daß sie 55° unter Null erreichte, und die Schneestürme waren so heftig, daß der Zug nicht über den 80. Parallelkreis hinauskam.

„Du warst bis jetzt so klug, Amundsen, und willst nun aus Angst, überholt zu werden, unter solchen Bedingungen zum Pol aufbrechen?"

Roald hörte auf die innere Stimme – vielleicht war es die seines Lehrmeisters Nansen; er ließ die Schlitten am ersten vor der Überwinterung errichteten Vorratslager abladen und ordnete die Rückkehr zum Standort an, die ohne zuviel Mühe vor sich ging; denn die fürchterliche Kälte machte den Marsch über das Eismeer weniger gefährlich, indem sie den Schneebrücken über den Spalten eine größere Festigkeit verlieh.

Erst am 20. Oktober, als sich die Sonne um die Polar-Kugelhaube drehte, ohne zu verschwinden, wurden die zweiundfünfzig Hunde von neuem vor ihre Last angeschirrt. Der Abschied ging kurz vonstatten, so schwierig war es, die Grönländer zurückzuhalten, und das gleiche verwirrende Schauspiel begann: blitzschnelle Abfahrt, aufstäubender Schnee, Rufe, Hundegeheul und Peitschengeknall.

„Nun", sagte Prestud zu seinen Kameraden, die betrübt waren, das große Abenteuer nicht mitmachen zu können, „nun müssen wir unsere eigene Expedition vorbereiten. Denken wir nicht mehr an die anderen."

Sie hatten zwölf- bis dreizehnhundert Kilometer zurückzulegen, nahezu dreiviertel davon auf einer leicht gewellten, zerklüfteten Eiswüste, deren Spalten sich nicht immer durch sie überwölbende Erhöhungen ankündigten und die deshalb wie eine gleichförmige Ebene aussah. Die Sicht beeinträchtigt durch den Schnee oder die Eisnadeln, als einzigen Wegweiser die zurückgelegte Richtung und Entfernung – letztere war allerdings nur ungenügend durch einen am Schlitten Amundsens befestigten Zähler registriert worden –, so mußten sie zunächst die am 80., 81. und 82. Parallelkreis errichteten Depots wiederfinden.

Eine seemännische Aufgabe! Aber eine halbwilde Hundemeute über eine wüste, zerklüftete Eisebene zu führen, ist doch etwas anderes, als einen Walfänger zu steuern, von dem man weiß, wie er sich bei Wogen, Wind und Strömung verhält.

Einmal hing ein Hundegespann am Leitseil über einem

Abgrund, und man mußte den Tieren wieder heraushelfen; ein andermal galt es, unter denselben Bedingungen einen beladenen Schlitten hochzuziehen; trotz all dieser Schwierigkeiten und Unfälle, trotz Kälte, Schnee, Wind und Nebel kamen die Forscher nicht von ihrem Wege ab.

Jenseits des 82. Parallelkreises rückten sie in kleinen Etappen von fünfundzwanzig, dreißig, fünfunddreißig Kilometer vor, und an jedem Breitenkreis vergruben sie Vorräte für die Rückkehr. Waren die Zelte aufgestellt, legten sie die Hunde an die Ketten, fütterten sie und drängten sich um den Petroleumofen, auf dem die einzige ausgiebige Mahlzeit des Tages kochte.

Schließlich verstummten die gesättigten und erschöpften Tiere, die Peitschen knallten nicht mehr, die Männer tobten nicht mehr gegen die Hunde los, die Schlittenkufen knirschten nicht mehr.

Roald horchte in die Stille. Vernahm er nicht, wie andere Hunde heulten, andere Peitschen die Luft zerrissen, andere Männer die Gespanne beschimpften, wie unter anderen Schlitten das Eis knirschte?

Sah er nicht am Horizont eine Wolke von Schneestaub sich nach Süden bewegen?

Am 17. November erreichten Amundsen und seine Gefährten die Eismeerküste und setzten den Fuß auf das antarktische Festland. Vor ihnen breitete sich eine noch unbekannte Bergkette aus – Shackleton hatte eine Route weiter östlich eingeschlagen –, eine Bergkette, die erklettert werden mußte.

Alles, was Amundsen bis dahin geleistet hatte, war die

Arbeit eines Seemanns gewesen: er hatte sich mit der „Belgica", der „Gjöa" und der „Fram" einen Weg zwischen den Eisbergen der Eisbarriere, der Baffin-Bai und der Beaufort-See bahnen, den Walfänger wieder flott machen, ihn vor dem Zerschellen schützen, ihn gegen die Wogen verteidigen müssen.

Was er im Augenblick tat und vor allem in den folgenden Tagen zu tun hatte, glich den großartigen körperlichen Leistungen Nansens, als dieser Grönland durchquerte, später die „Fram" verließ und sie fünfzehn Monate nachher wiederfand, sowie Pearys Heldentaten, als er das Land, das heute seinen Namen trägt, und Grant-Land erforschte, wo er die chaotisch sich auftürmenden Eismassen der Arktis bezwang.

Bevor sie die Hochebene erreichten, an deren Rand Shackleton sein Unternehmen aufgegeben hatte, mußten sie, ohne einem lebenden Wesen zu begegnen, zwei-, dreitausend Meter hohe Gipfel erklettern und überschreiten, Gebirgspässe, Hohlwege und Engpässe ausfindig machen, Gletscherspalten und Abgründe vermeiden und umgehen, und dies alles bei Nebel, im Schneesturm und bei Lawinengefahr.

Ein hartes Stück Arbeit, dessen Krönung der Südpol sein würde . . . wenn man dort anlangte. Aber machte man dann kehrt, würden sich dieselben Gebirge mit ihren Gipfeln, ihren Pässen, ihren Hohlwegen, ihren Engpässen, ihren Abgründen, mit dem Nebel, den Schneestürmen und den Lawinen von neuem vor den Bahnbrechern befinden.

Dann würden sie den Fuß wieder auf die Eisplatte setzen

und die neunhundert Kilometer bis zur Walfisch-Bucht vor sich haben.

Ein Wagnis, vor dem die Mutigsten zurückschrecken können. Aber der Engländer Shackleton, dachte Amundsen, und seine Kameraden, „jeder eine Last von hundertfünfundzwanzig Kilo hinter sich herziehend", waren, bis ihnen die Kräfte versiegten, weitergegangen.

Als Seeleute, Fährtensucher und Gletscherläufer besaßen die von Amundsen geführten Norweger weder die Kenntnis noch die Erfahrung von Alpinisten. Sie mußten lernen, die Felswände zu erklimmen und Abgründe zu überspringen. Auch fehlte ihnen der Sinn und der Instinkt, verborgene Pässe zu entdecken und unüberschreitbaren Schluchten auszuweichen. Außerdem waren sie irregeführt durch die hohen Mauern, die an den Horizont grenzten.

Aufgehalten durch tiefe Spalten, gezwungen, umzukehren und wieder ihren eigenen Spuren zu folgen, um das Hindernis zu umgehen, stießen sie auf einen Felsen, dessen Fuß sie ein gutes Stück entlanglaufen mußten, ehe sie einen Durchgang fanden, der ihnen das Weiterkommen ermöglichte; dabei konnten sie sich nur nach dem Stand ihres Kompasses richten. Die während eines Marsches zurückgelegte Strecke hatte jede Bedeutung verloren.

Roald fragte sich, ob der Weg weiter östlich nicht leichter zu bezwingen wäre. Fand die gespenstische Meute Scotts, deren Geheul der Norweger immer zu hören glaubte, vor ihren Schnauzen und unter ihren Pfoten nicht ausgedehnte Fährten ohne Hindernisse? Er erfuhr erst später, daß der Engländer ohne Hunde aufgebrochen war.

Er trieb seine eigenen Tiere an, von denen schon einige, zu Tode erschöpft, für einen Augenblick aufs Eis gesunken waren. Nur für einen Augenblick, denn sogleich wurden sie von den Zähnen der Überlebenden zerfleischt.

Dieser Marsch stand für die prächtigen wilden Grönländer-Hunde unter dem Zeichen von „Blut, Wollust und Tod": das Blut, das aus der durchbissenen Kehle des Rivalen spritzt; die Wollust des befriedigten Männchens und der wollüstige Schmerz des Weibchens, das, an den Schlitten geschirrt, im vollen Lauf mit fortgerissen wird, aber plötzlich zu Boden sinkt und seine Jungen wirft; die Wollust, zu rennen, immer zu rennen, ohne Ziel, mit der Nase im Eis; der Rausch, vom Hunger erzeugt, den die Tiere dieser Rasse immer gekannt haben.

Und der Tod. Der Tod, zu dem das Tier verdammt ist, wenn es, erschöpft und weniger widerstandsfähig, dulden muß, von den anderen verfolgt zu werden, der Tod, den es in dem Blick des sich ihm nahenden, bewaffneten Mannes ahnt.

„... Ich kann bestätigen", schreibt der dänische Forscher Lange Koch, „daß diese verständigen Tiere begreifen, was dies zu bedeuten hat. Ich bin alten Hunden begegnet, die sich mit Geduld und scheinbarer Gleichgültigkeit darein ergaben, aber ich sehe noch heute den Ausdruck, mit dem ein junger Hund, der sterben sollte, mich anschaute. Niemals werde ich die Todesangst und Verzweiflung vergessen, die aus diesem Blick zu lesen war."

„Tag des Unheils", hätte Amundsen ausrufen können wie der Däne, als er vierundzwanzig Grönländer-Hunde er-

schießen ließ, um ein Lebensmittellager einzurichten, das erste, was man auf dem Rückweg vorfinden würde.

Nach dem ausgeführten Blutbad taten sich die Männer an Koteletts gütlich, und mehrere Stunden lang hörte das Geheul der überlebenden Hunde nicht auf, die sich um die Knochen und das Fleisch ihrer Zugkameraden stritten.

Gibt es ein größeres Vergnügen für das wilde Tier und für den von seinen Trieben abhängigen Menschen, als seinen Gegner zu vernichten?

Roald und seine Begleiter befanden sich in dreitausendzweihundertsiebenundsiebzig Meter Höhe; die Sicht war durch die sich übereinander türmenden Felsen begrenzt und der Weg durch tiefe Schluchten abgeschnitten. Dem Gebell der durch das Blut, die Kälte, das endlose Licht des Sommers erregten Tiere gesellte sich das Stöhnen des Südwindes hinzu, der mit einem Eisnebel den Scheitel des Gebirges überzog.

Fünf Tage lang verkrochen sich Männer und Tiere neben dem Fleischlager. Obwohl die Sicht gleich Null war und ein heftiger Sturmwind blies, gab Roald aus Furcht, dieser Gipfel könnte ihr Grab werden, am sechsten Tage den Befehl zum Aufbruch.

Unter den Wirbeln eines dunklen Gewölks von Eisnadeln und begleitet von dem Höllenorchester des Schneesturms, drangen die Männer, immer weiter vorrückend, nur geführt vom Kompaß, in ein so grauenvolles Bereich ein, daß sie es beim Wiederverlassen den „Tanzsaal des Teufels" nannten. Dieser Winkel der Erde schien mitten in krampfhaften Zuckungen erstarrt zu sein. In einem unerhörten Chaos tra-

fen Schluchten auf Abhänge, von denen die Hunde, hinter sich die Schlitten mitreißend, herabrasten; es folgten Abgründe, Hohlwege, steile Böschungen, Moränen, Eisberge, von Gletscherspalten durchbrochen, die man auf schwachen Schneebrücken überqueren mußte ... Labyrinthe, um die Geduld eines Heiligen zu erschöpfen.

Von Lawinen verfolgt oder manchmal aufgehalten und zum Umkehren gezwungen, befanden sich die Forscher wieder auf dem einen Augenblick vorher begangenen, nun durch einen Einsturz abgeschnittenen Weg wie Ratten in einem Loch gefangen; sie hätten die Hoffnung aufgeben müssen, jemals wieder aus dieser von der Antarktis gestellten Falle zu entkommen, würde nicht plötzlich der Sturm aufgehört haben.

Vor ihnen breitete sich im Licht der Sommersonne der ungeheure weiße Raum aus, den Shackleton erreicht und als die „Hochebene des Südpols, wüst, nackt und schweigend" beschrieben hatte.

Als der Engländer und seine Kameraden, auf sich selbst angewiesen, dort, nur etwas östlicher, angelangt waren, hatten sie umkehren müssen. Mit seinen sechzehn überlebenden Hunden, die trotz der schrecklichen Abenteuer gut in Form waren, mit den Vorräten, die sie bei sich hatten, und den längs der Strecke errichteten Lagern konnte Amundsen mit seinen Leuten weiter vordringen.

Aber hatten die gespenstischen Gespanne, deren Geheul der Norweger seit sieben Wochen hörte, nicht schon die Spuren ihrer Schlitten in diese Ebene eingezeichnet? War dieser glänzende Staubschleier am Horizont nicht die Wolke

aus Kristallen, die von den Tieren Robert Falcon Scotts aufgewirbelt wurden?

Sie lagerten ein letztes Mal, um die Hunde zu füttern und sich auszuruhen, vielleicht auch, um ihre Ungeduld zu zügeln und sich selbst zu beherrschen, oder um die Freude auszukosten, noch zu dem nicht erreichten Ziel unterwegs zu sein.

Am nächsten Tag, dem 14. Dezember 1911, schaufelte Roald Amundsen ein Loch in den vereisten Schnee am 90. südlichen Parallelkreis, genau am 89° 58′, um die Stange für die norwegische Flagge aufzupflanzen. Dann wurde ein Zelt aufgeschlagen.

Nein, Scott war ihm nicht zuvorgekommen.

Drei Tage arbeitete Amundsen daran, seine Eroberung des Südpols gut zu sichern.

Er führte astronomische Beobachtungen aus, machte photographische Aufnahmen, vergrub Dokumente im Eis. Er schickte einige der Männer aus, die ungefähr zwanzig Kilometer im Umkreis der Flagge das Gebiet erkunden sollten. Er selbst legte mit seinen Hunden eine gewisse Zahl von Quadratmeilen zurück. Ähnlich wie Peary würde er sagen können: „Ich habe bestimmt den Fuß auf den geographischen Pol gesetzt." Und man würde es ihm glauben.

War er auch von der Angst befreit, überholt zu werden, so blieben immer noch seine quälenden Vorstellungen. Oft, wenn er am Tage neben der Flagge stand oder vor dem Schlafengehen am Eingang des Zeltes saß, ließ er sich von einer Wolke in der Ferne, in Richtung des Ross-Meeres,

täuschen oder, wenn er schlief, durch den Lärm einer keuchenden Hundemeute irreführen.

War das nicht Scott, der dort ankam?

Die Wolke löste sich auf, der Lärm war nur ein Sausen in den Ohren gewesen. Amundsen ging schlafen oder schlief wieder ein.

Dezember, das bedeutet dort in Norwegen mitten im Winter, mit verschneiten Wäldern, zugefrorenen Seen, erstarrten Wildbächen, langen Nächten, aber mit Hunderttausenden von Herzen, die schlagen. Dezember, das ist hier in der Antarktis mitten im Sommer, auch mit Schnee und Eis, ein Sommer also ohne das Anzeichen einer Blume, ohne das Plätschern eines Baches, selbst ohne die Silhouette eines kahlen Baumes, und dieser große kupferrote Sonnenball mit dem etwas magischen Licht rollt unaufhörlich über den Horizont, ohne zu verschwinden, ohne den von der Kälte angegriffenen Augen die Ruhe der Dunkelheit zu gönnen. Und man ist nicht nur von der zivilisierten Welt, sondern allein schon vom Standort, wohin die „Fram" wieder zurückkehren soll, durch zwölfhundert Kilometer hoher Gebirge und Eismeere getrennt. Was sich hinter einem befindet, weiß Gott allein.

Am 17. Dezember brachen die fünf Männer mit den sechzehn Grönländer-Hunden zum Heimweg auf. Jenseits der riesigen weißen Hochebene betraten sie angstvoll den „Tanzsaal des Teufels", aber „der Teufel schien zu schlafen oder sich mit seiner Frau zu zanken", wie sein Bruder am Nordpol bei der Rückkehr Pearys. Der „Tanzsaal" war wie ausgestorben, sauber gefegt vom Schneesturm, und das Orchester schwieg.

Die Forscher erkannten die Spuren ihres ersten Überganges wieder, wagten sich furchtlos über die Brücken, die ihre Karawane schon einmal getragen hatten, fanden sich ohne zu große Schwierigkeiten durch die Tücken des Labyrinths und entdeckten von weitem die am Kamm angebrachten Merkzeichen, wo vierundzwanzig Tiere erschossen worden waren.

Ihre Grönländer-Hunde weideten sich am aufgetauten Fleisch, und die Männer erwärmten sich an diesem Tage und an den folgenden Tagen mit einer fetten Brühe, bevor sie die tägliche Ration von Pemmikan zu sich nahmen.

Sie gingen hintereinander auf den Fußspitzen, aus Angst, die Musikanten und Sänger des „Tanzsaals" aufzuwecken.

Beim Überqueren dieser Gebirge erkannten ihre Seemannsaugen die Gipfel, die Ketten, die Bergspitzen, die Grate, die Täler, die Schluchten und die Talkessel wieder, die sie auf dem Hinweg erblickt hatten. Aus den Vorratslagern holten sie die vergrabenen Lebensmittel heraus.

Sie verstanden, den Hunden beim Steigen gehörig zu helfen und bei schroffen Abstiegen die Schlitten zu bremsen. Sie wußten, wann Lawinengefahr bestand, und vermochten, den zu gefährlichen Engpässen auszuweichen.

Endlich erreichten sie das Eismeer. Sie befanden sich etwa neunhundert Kilometer von ihrem Standort.

Neunhundert Kilometer hatten sie noch zu überwinden und besaßen nur noch elf Hunde, da seit Verlassen des Pols fünf im Gebirge mit zerfetzten Körpern zurückgelassen werden mußten.

Herz und Lungen unversehrt, die Muskeln an die täg-

lichen Zwanzig-Meilen-Märsche gewöhnt und nur unter dem Brennen der Augen und den qualvollen offenen Wunden im Gesicht und an den Händen leidend, waren die Männer noch fähig, diese letzte Leistung allein auszuführen, selbst wenn die übrigen Hunde auch umkommen würden.

Die Hauptsache war, die Lebensmittel wiederzufinden.

Der Teufel mußte aufgewacht sein oder sich mit seiner Frau versöhnt haben, denn er stellte ihnen plötzlich nach. Er trennte sie durch Schneewirbel voneinander und hüllte sie in Nebel ein, so daß sie gezwungen waren, sich aneinander anzuseilen, um nicht einen Kameraden in einem bodenlosen Loch zu verlieren.

Ohne einen anderen Stern als den der Windrose entdeckten sie indessen ihre Vorratslager, und am Morgen des 21. Januar 1912 pochten sie an das mit der „Fram" zur Walfisch-Bucht beförderte Haus. Drei Monate waren vergangen, seit sie es verlassen hatten, und sieben Wochen, seit sie wieder nordwärts aufgebrochen waren.

Sie haben sich alle wiedergefunden: die fünf Männer, die erschöpft von ihrem gefahrvollen, etwa zweitausendvierhundert Kilometer langen Marsch zurückkehrten, und die fünf anderen, die ihre Wartezeit dazu verwandt hatten, das König Eduard VII.-Land zu erforschen. Die elf Grönländer-Hunde, die alle Gefahren überstanden hatten, durften sich ausruhen.

„Badet euch, rasiert euch, zieht frische Wäsche an, stärkt euch mit dem köstlichen Essen, das Lindström bereitet, und steckt eure Pfeifen an! Wenn wir um den Ofen sitzen, wer-

det ihr uns von eurer Reise erzählen. Laßt die Schneestürme und Wirbelwinde draußen toben! Ihr braucht nicht mehr Angst haben, vom Wege abzukommen, der zu den Vorratslagern führt!"

„Ist die ‚Fram' zurück?"

„Nilsen liegt seit vierzehn Tagen in der Walfisch-Bucht vor Anker."

„Hat man Nachrichten von Scott?"

„Habt ihr denn nichts von ihm zu berichten?"

Amundsen zögerte einen Augenblick mit der Antwort; er dachte an die Bilder und die Geräusche, die ihn lange bedrückt hatten.

„Ihr seid die ersten Menschen, die wir seit unserem Abmarsch sehen", sagte er.

„Auch wir sind allein mit unseren Hunden über das Eismeer gelaufen und haben kein menschliches Wesen angetroffen. Aber Kapitän Nilsen hat Nachrichten mitgebracht."

„Und welche?"

„Vor ungefähr zehn Monaten hat die ‚Terra Nova', als sie von der Eisplatte fortfuhr, eine Botschaft Scotts, der einem Freund sein Leid klagte, mitgenommen; darin erklärte er, ‚daß ein Marsch zum Südpol kein Spaziergang wäre und daß er handeln würde, als wenn er von unserer Anwesenheit in der Walfisch-Bucht nichts wüßte'."

„Ein Beweis seiner Klugheit."

„Das ist noch nicht alles. Im letzten Winter hat eine Epidemie die Meute Scotts befallen. Die meisten Hunde sind tot, und die anderen können nicht angeschirrt werden. Im selben Brief hat der Engländer sibirische Ponys und Maul-

tiere vom Himalaya angefordert. Er hat beschlossen, seinen Marsch ein Jahr zu verschieben . . .“

Was für ein Wahnsinn war es gewesen, sich von dem Spuk knallender Peitschen und heulender Hunde quälen zu lassen!

„. . . trotzdem ist er aufgebrochen . . .“

„Er ist aufgebrochen?“

„Ja, ganz plötzlich hat er sich dazu entschlossen . . . mit vier Begleitern und einem Motorschlitten; sie haben weiter nichts mitgenommen als Mundvorrat, etwas Heizmaterial und Schlafsäcke. So hat er sich am 1. November auf das Eismeer begeben.“

„Und seitdem?“

„Seitdem? . . . Sie hatten zehn Tage Vorsprung vor ihm und sind doch erst heute morgen zurückgekommen.“

Am 30. Januar verließ die „Fram“ die Walfisch-Bucht. Auf der Deckkajüte, umgeben von seinen vier Polbegleitern, hatte sich Amundsen zu der riesigen Eisplatte umgewandt. Die hohe Eiswand erlaubte ihm nicht mehr, den Standort zu erkennen, den er unversehrt verlassen hatte, jedoch er „sah“ die sehr lange Route über das erstarrte Meer, die Gebirge, den „Tanzsaal des Teufels“ bis zu dem dreitausend Meter hohen Plateau und noch darüber hinaus . . . Wo kämpften wohl zu dieser Stunde dort im Süden Scott und seine Kameraden, die mit einem Motorschlitten aufgebrochen waren?

Die elf übriggebliebenen, an Deck angeketteten Grönländer-Hunde stöhnten leise; sie träumten von tollem Da-

hinstieben im Schnee, von einem unvorhergesehenen Fraß und zu erlegenden Feinden.

Das Schiff erreichte die Storm-Bai an der Tasmanischen Küste erst Anfang März. Am 8. März telegraphierte der ehemalige Seehundfänger-Matrose von Hobart aus an König Haakon von Norwegen und an die „Daily Chronicle" in London den schlichten Satz: „Südpol am 14. Dezember 1911 erreicht. Roald Amundsen." Der „Matin" brachte die Nachricht am 9. März in Paris.

Die berühmte „Fram" Nansens, die, was Schiffe anbelangt, den Rekord der höchsten nördlichen Breite hielt und die Eroberer des Südpols an ihren Standort gebracht hatte, ging einige Tage später über das Kap Horn nach Buenos Aires unter Segel, sich stets nach dem breiten Gürtel der Westwinde, welche die Antarktis einkreisen, richtend; immer mehr schloß sich der Ring, der damals begonnen wurde, als sie das Kap der Guten Hoffnung anderthalb Jahre früher umschiffte.

Lange Wochen auf See! In den Windstillen brachte Amundsen, von seinen Kameraden umgeben, die er oft befragte, Ordnung in seine Notizen, zeichnete auf der Karte die bis zum Pol verfolgte Route genau ein und entwarf seine Berichte und Reisebeschreibungen.

Über das Deck rollten die riesigen Wogen des 40. Parallelkreises, aber Nilsen oblag es, sich darum zu kümmern. Amundsen verließ nur seine Kajüte, um die seltenen, durch die Sprühregen zerfressenen Bäume, die sich an die Erde des düsteren Feuerland anklammerten, zu betrachten.

Die „Fram" lief in Buenos Aires ein, wo sie Ende des

Herbstes abgetakelt wurde. Als Amundsen und seine Begleiter einige Wochen später von der südlichen zur nördlichen Halbkugel gelangt waren und in Oslo ankamen, begann dort der Sommer.

„Nein", antwortete man dem ruhmbedeckten ehemaligen Matrosen, „man hat keinerlei Nachricht von Robert Falcon Scott erhalten."

VI. KAPITEL

TRÜBE ZEIT

Auf seiner Reise durch die Vereinigten Staaten erfährt Amundsen vom Tode Scotts, der verhungert war. — Er kehrt nach Europa zurück und beschließt, endlich zur großen Treibfahrt über Bering aufzubrechen. — Aber er zögert, wechselt die Meinung, ändert seinen Plan und wählt die Nord-Ost-Passage. — Erst bereichert, dann durch den Krieg ruiniert, läßt er trotzdem die „Maud" bauen; sie soll die „Fram" ersetzen, die dem Schiffswurm zum Opfer gefallen ist.

Die Norweger besitzen eine sehr bedeutende Handelsflotte, die sich ununterbrochen auf See befindet, und zählen zu den besten Seeleuten der Welt. Es gibt keinen Bewohner dieser langen, von tausend Fjorden ausgezackten Gebirgskette, der nicht Seemann wäre oder dessen Tätigkeit nicht irgendwie mit dem Meer zusammenhängen würde: Kapitäne, Matrosen, Mechaniker, Walfisch- und Seehundjäger, denen man jenseits des Polarkreises bis zur Murmannischen Küste begegnet; Bauern, die, nachdem sie ihre Felder bestellt haben, den Kabeljau von den isländischen Küsten bis zu den Lofoten verfolgen; Küstenfahrer eines Gebietes, wo beinahe jeder Transport von Reisenden, Vieh, Futter, Lebensmitteln und Frachtgütern auf See vor sich geht, von einem Bauernhof zum andern, von einer Insel zur andern, einer Stadt zur andern; Baumeister von Schiffen und Häfen, Ingenieure, Zimmerleute, Leinenweber, Segelmacher, Takelmeister, Gießer, Kupferschmiede, Monteure, Schmiede, Förster, Steinbrecher, Steinmetzen, Händler für Schiffsbedarf, Optiker, Zeichner, Kartenstecher, Drucker, Schreiber, Schiffsmakler und Versicherungsagenten, Fabrikanten von Wachstuch und Südwestern, Holzschuhmacher, Aktionäre der Schiffahrtsgesellschaften.

Folglich war die Begeisterung groß über den Erfolg Amundsens, dieses Jungen ohne Vermögen, der nun nicht mehr verschweigt, daß er von Jugend an träumte, einmal den größten Forschern ebenbürtig zu sein, er, der nach dem Tode seiner Mutter sich als Matrose anheuern ließ, um den Beruf des Seemanns an Bord von Wal- und Seehundfängern zu erlernen, er, der die Nord-West-Passage entdeckt und durchquert, der die Nationalflagge – diese neue Flagge eines nun unabhängigen Landes – bis zum Südpol getragen hat.

Zwei seemännische Taten: einen Kutter von Oslo nach San Franzisko über einen Archipel führen, dessen Durchgänge noch kein Kapitän gefunden hatte, und die Ross-Eisplatte überqueren, die Gebirge von der Walfisch-Bucht bis zum Südpol erklimmen und wieder vom Südpol zur Walfisch-Bucht zurückkehren, indem man sich nur nach dem Kompaß richtet, die zurückgelegten Entfernungen abschätzt und keine anderen Anhaltspunkte hat als die Gestirne.

Und er hatte den Engländern den Rang abgelaufen, diesen ständigen Rivalen der Norweger auf dem Meere.

Aber was war aus dem Marinekommandanten Robert Falcon Scott geworden?

Das Gerücht lief um, er wäre entsetzlichen Stürmen ausgesetzt gewesen, und, ohne die Polar-Hochebene erreicht zu haben, die sein Freund Shackleton betreten hatte, wieder an seinem Standort Mac Murdo-Sund angekommen, und zwar am 4. Januar, das heißt einundzwanzig Tage vor der Rückkehr des Norwegers zur Walfisch-Bucht. Aber Amund-

sen mußte sich an die Arbeit machen, ohne eine Bestätigung dieser Nachricht weder aus Norwegen noch aus England durch Berichterstatter erhalten zu haben.

Die Fischer und Seeleute, die im Hafen von Oslo einliefen, hätten Roald, ihren Kameraden, der ihnen so große Ehre einbrachte, gerne wiedergesehen; auch die Ärzte, die ihn auf der Universität gekannt hatten, und die kleinen Reeder, die ihm auf der Werft seines Vaters begegnet waren, ferner die Bürger, die ihm einige hundert Kronen geliehen, um die „Fram" auszurüsten, und die ihr Geld wiederbekommen, und sogar diejenigen, die nach einem verächtlichen Blick auf die winzige „Gjöa" ihr Scherflein ihm verweigert hatten.

Amundsen gehörte jetzt allen Klassen der Gesellschaft. Jede beanspruchte ihn für sich, und bei keiner ließ er sich sehen. Er setzte seine auf dem Rückweg an Bord der „Fram" unternommene Arbeit fort, schrieb die Berichte ins reine, die er den Gelehrten-Gesellschaften vorlegen, und die Artikel, die er in den Zeitschriften veröffentlichen wollte, und bereitete eine Vortragsreise vor.

Die gesammelten Beobachtungen, die von ihm gesichtet und geordnet wurden, gaben Rechenschaft über die Anstrengungen und die übermenschliche Tatkraft, welche die Fahrt der „Fram" und der Zweitausendvierhundert-Kilometer-Marsch von fünf auf der Eisplatte und in den unbekannten Gebirgen von aller Welt abgeschnittenen Männern verlangt hatten.

Der lange Aufenthalt der Expedition in der Walfisch-Bucht hatte ermöglicht, wichtiges Beweismaterial zu sam-

meln bezüglich der Klimatologie, des Erdmagnetismus und der Bewegungen des Ross-Meeres in Verbindung mit jenen der Gezeiten. Aber die bemerkenswertesten Ergebnisse waren selbstverständlich auf geographischem Gebiete erreicht worden. Außerhalb jeden Wettbewerbs und jeder Konkurrenz waren, trotz der Fehlschläge der Engländer, drei Namen, außer demjenigen des Vorläufers Ross, bezüglich des Südpols von dem gleichen Ruhm umgeben: Scott, Shackleton, Amundsen.

Scott hatte als erster von 1901 bis 1904 das ganze Gebirge und vulkanische Massiv von Süd-Victoria-Land und König Eduard VII.-Land erforscht.

Shackleton, der bis auf hundertsiebenundneunzig Kilometer an den Pol herankam, hatte die Existenz des antarktischen Festlandes bestätigt.

Amundsen, der von der Walfisch-Bucht aus zunächst das Ross-Meer untersuchte, dann die Höhe der Gebirge feststellte und ihr Profil aufzeichnete, hatte den Weg zum Pol über den „Tanzsaal des Teufels" genau geschildert.

Nach Oslo zurückgekehrt, hatte sich Amundsen sogleich bei Nansen eingefunden, von dem ihm die „Fram" anvertraut worden war; diese lag noch immer im Werftbecken von Buenos Aires.

Er hat Erklärungen abzugeben, sogar Entschuldigungen vorzubringen. Kann man aber Erklärungen und Entschuldigungen von demjenigen verlangen, der für eine fünfjährige Drift in die Arktis aufgebrochen ist und schon nach zwei Jahren zurückkommt, nachdem er den Südpol erreicht

und auf dem Schreibtisch eine solche Menge kostbarer wissenschaftlicher Dokumente vor einem hingelegt hat?

An den überflügelten Scott denkend, äußerte Nansen: „Keine einzige Nation noch ein einzelner Mann ist berechtigt, für sich die Ausschließlichkeit der Forschungen in den unbekannten Regionen zu beanspruchen."

Und Amundsen berichtet demjenigen, der die Durchquerung Grönlands mit einem Skilauf von vierhundertundzwanzig Kilometer schaffte, der die „Fram" am 85. nördlichen Breitenkreis und 102. östlichen Längengrad verlassen und sie in Spitzbergen wiedergefunden hat, ohne Eitelkeit von seiner dreimonatigen Reise.

Dann sprechen die beiden Forscher von der Zukunft. Was soll Amundsen unternehmen? Und sie beugen sich über die Karte der zu diesem Zeitpunkt erstaunlich leeren nördlichen Region. Die kleinen schwarzen Gestalten, die gegen Einsamkeit, Kälte, Dunkelheit und Tod ankämpften, sind von der riesigen weißen Polar-Kugelhaube verschwunden.

„Rasmussen", erzählt der Gelehrte, „hat sich aufgemacht, um Mikkelsen zu Hilfe zu kommen, von dem man keine Nachricht hat und der selbst auf die Suche nach den von Erichsen irgendwo an der Nordwestküste Grönlands hinterlegten Dokumenten aufgebrochen ist."

„Rasmussen, der mit den Gelehrten Kopenhagens Cook in Verwirrung gesetzt hat?"

„Es gibt nur den einen. Man ist seinetwegen etwas beunruhigt ... Nicht jeder hat soviel Glück wie Sie ... Auch Koch befindet sich mit Professor Wegener in Grönland, aber an der Ostküste. Das ist ziemlich alles, was sich auf

dieser Seite der Erde tut... Ich sage ziemlich, denn der Russe Broussilow ist vor zwei Monaten von Archangelsk mit der alten „Santa Anna" abgefahren ... Die ‚Fram' steht Ihnen immer zur Verfügung und das Nördliche Eismeer ist frei."

Konnte sich Amundsen nach der Nord-West-Passage und dem Südpol ein anderes Ziel stecken als die nördliche Route von der Bering-Straße zur Grönland-See über den Pol, die große Treibfahrt von fünf Jahren, an die er seit langem dachte und zu der er nach Annahme der ganzen Welt zwei Jahre früher aufgebrochen war?

Aber vorher erwarteten ihn Europa und Amerika.

Und von neuem begann das Abklappern der Hauptstädte, das unaufhörliche Rattern der Züge zwischen Kopenhagen, Amsterdam, Rotterdam, Hamburg, Berlin, Wien, Rom, Paris, Madrid ...

In jeder Stadt empfängt Amundsen Orden und Medaillen. In jeder Stadt beschwört er mit denselben Worten die Fahrt der „Fram" herauf, berichtet vom antarktischen Winter im Ross-Meer, setzt die Schwierigkeiten auseinander, auf die er gestoßen ist, und beschreibt genau die Voraussetzungen seines Erfolges: die Auswahl der Mitarbeiter, die Organisation, die Vorbereitungen für den letzten Versuch, die in den vorhergehenden Expeditionen erworbene Erfahrung und Ausdauer, die günstigen meteorologischen Bedingungen.

Er führt Lichtbilder vor und zeigt sogar einen Film von „treibenden Eisbergen, flüchtenden Pinguinen, zwischen den Wogen sich wälzenden Walen und den schönen, eine wilde Schlacht liefernden Grönland-Hunden".

Am 16. Dezember 1912 steht er im Hörsaal der Pariser Sorbonne, wo er fünf Jahre früher empfangen worden ist, vor einem kaum veränderten Publikum: offizielle Persönlichkeiten, Gelehrte, Künstler, Schriftsteller, Damen der Gesellschaft, die gekommen sind, ihm zuzuhören, um am nächsten Tag darüber sprechen zu können.

Was gehen Amundsen die geheimen Gedanken seiner Zuhörer an? Er ist der Mann des Schweigens und der Einsamkeit, wie ein Mac Clure, ein Peary, ein Scott, ein Charcot. Er hat seinem Leben einen Sinn gegeben. Wenn er jedoch glaubt, auf einem der ihm zugewandten Gesichter eine Frage zu lesen, entspricht er der stillen Aufforderung und erteilt Antwort.

Die „Fram" ist von Buenos Aires nach Colon abgefahren, wo sie auf die Eröffnung des Panama-Kanals wartet. Sie wird das erste Schiff sein, das von einem Ozean zum andern durch die Schleusen fährt. Diese Ehre ist ihr vorbehalten. Das Abenteuer wird weder ebenso lang noch ebenso gefahrvoll sein wie das der „Gjöa", als diese zwischen dem Atlantischen Ozean und dem Stillen Ozean über den Arktisch-Amerikanischen Archipel die Verbindung herstellte, meint Amundsen scherzend. Sie wird in San Franzisko anlegen, wo sie für die lange Fahrt durch die Arktis ausgerüstet werden soll.

„Auf diese Weise", schließt Amundsen, „werde ich das Schiff Fridtjof Nansens davor bewahren, das Kap Horn von Osten nach Westen umfahren zu müssen, obgleich es schon Schlimmeres erlebt hat."

Das Publikum jubelt ihm stehend zu. Amundsen lä-

chelt ... Er fährt von Europa nach den Vereinigten Staaten. Er wird in Washington empfangen, in Neuyork. Selbst nur in einem einzigen Staat gibt es keine einzige Stadt, und sei sie auch noch so klein, die ihm nicht zuhören will. Er wird viel Geld brauchen, um die fünfjährige Treibfahrt zu organisieren.

Januar 1913. Manchmal macht Roald nur einige Stunden halt. Von drei Nächten verbringt er zwei im Zug. Sanft geschaukelt, schlummert er mit dem Gedanken an das erstaunliche Abenteuer seines Lebens ein. Er, der nur ein kleiner, von einem Patienten zum andern laufender Arzt in einem Osloer Viertel oder im Gebirge hätte sein können, er ist auf Seehund- und Walfang gegangen, hat mit de Gerlache überwintert ... ist an Bord der winzigen „Gjöa" in See gestochen ...

Hinter seinen geschlossenen Augenlidern ziehen Tausende von Bildern vorüber: die hellen Nächte der Arktis ... die Wogen, die sich über den verankerten, ihnen Trotz bietenden Kutter stürzen ... die Lawinen, die mit Donnerlärm die Felswände des „Tanzsaals des Teufels" sich herabwälzen ... eine Fährte und der erste Baum seit zwei Jahren ...!

Er wird munter, zieht seinen Mantel an, tritt auf die Plattform des Wagens, und der Zug durchrast eine riesige, schneebedeckte Ebene. Immer verfolgen ihn die weißen Landschaften. Ein Gespann galoppiert durch aufgewirbelten, kristallhellen Staub ... die gepeitschten Tiere heulen auf ...

Er geht wieder auf seinen Platz zurück. Die Schlitten

und die Tiere Scotts? Aber Scott ist ohne Hunde aufgebrochen.

Als er eines Morgens einen Bahnsteig betritt, erfährt Amundsen plötzlich durch ein in Neuseeland aufgegebenes Telegramm vom 10. Februar den Tod des Mannes, dem er zuvorgekommen war und den seine Gedanken unaufhörlich umkreist haben.

Robert Falcon Scott ist etwa vor einem Jahr zweihundertsechzig Kilometer vom Standort Mac Murdo-Sund verhungert, nachdem auch er den Südpol erreicht hat! Man hat seine Leiche und sein Reisetagebuch gefunden. Alle seine Begleiter sind tot.

Amundsen begibt sich in das Hotel, betritt den Saal und hält seinen Vortrag. Er berichtet einigen Hundert Zuhörern, die ebenfalls am Morgen den Tod Scotts erfahren haben, von der Reise über das Eismeer und die Gebirge der Antarktis.

Er beschreibt das riesige weiße, dreitausend Meter hohe Plateau; er gedenkt seiner dreitägigen Ruhepause am Pol, und er glaubt wirklich, wieder am Eingang des dort aufgerichteten Zeltes zu stehen und nach der Ankunft des Engländers, seines Rivalen, auszuspähen.

Vom perlgrauen Himmel sieht er fünf Schatten sich abheben, feurig bestrahlt vom riesigen orangegelben Sonnenball, die Schatten von Scott, Bowers, Evans, Dr. Wilson und Oates.

Er möchte auf sie zustürzen, um sie willkommen zu heißen ... aber er hört sich sagen: „Wir haben unseren Erfolg der Auswahl der Mitarbeiter, der Organisation, der bei den

vorhergehenden Expeditionen erworbenen Erfahrung und Ausdauer zu verdanken . . .“

Am nächsten Tag steigt er in einen anderen Zug. Er überquert die Felsengebirge und erreicht die Küste des Stillen Ozeans. Er macht jeden Morgen halt, stellt jeden Abend seinen Projektionsapparat auf, führt seinen Film vor, läßt die Eisberge dahintreiben, die Pinguinen flüchten, die Wale sich tummeln, die Hunde einander an die Kehle springen.

Von allen Anwesenden ist Amundsen der am tiefsten bewegte, wenn er das Bild der norwegischen Flagge sieht, die Scott am Südpol vorgefunden hatte.

Er kehrt den Weg im Zug zurück, den vormals die ersten Pioniere mit ihren Planwagen gezogen sind, kommt wieder am Atlantischen Ozean an und schifft sich dort ein. Bei seiner Ankunft in Oslo erfährt er endlich Einzelheiten über die Expedition und den Tod Scotts, von dessen eigener Hand niedergeschrieben.

Wie hatte nur das unsinnige Gerücht von der Rückkehr des großen Forschers an den Standort im Januar 1912 entstehen und um sich greifen können, das einige Tage die Befürchtungen des englischen Volkes beruhigt hatte?

Zwei Anzeichen hätten den Marinekommandanten warnen müssen. Aber wenn wir solche Symptome wahrnehmen, wissen wir sie nur selten zu deuten. Es handelte sich um das Auftauchen der „Fram“ an der Eisplatte und die Epidemie, welcher der größte Teil seiner Hunde zum Opfer fiel.

Scott hatte sein eigenes Schicksal in der Hand gehabt. Obgleich ihm keine gesunden Tiere mehr zur Verfügung stan-

den, hat er, der Seemann, der so gelassen und überlegt war, den Aufbruch angeordnet, sobald er wußte, daß Amundsen in der Nähe war.

Im Plan war die Rückkehr der „Terra Nova" zum Mac Murdo-Sund für Anfang Januar, sowie das Ausschiffen einer Mannschaft, die Scott entgegengehen und ihm helfen sollte, vorgesehen gewesen.

In derselben Zeitspanne, in der die „Fram" mühelos wieder die Walfisch-Bucht erreichte, konnte das englische Schiff nur bis zum eisfreien Wasser der Ross-Insel gelangen.

Die schließlich, allerdings zu spät, ausgeschiffte Mannschaft hatte sich verirrt und ohne Winterausrüstung und sich einzig und allein von Walfischfleisch ernährend, neun Monate in einer Schneehütte gehaust.

Höchst beunruhigt, daß immer noch keine Nachricht von Scott angelangt und keiner der an Land gesetzten Männer aufgetaucht war, hatte der Kapitän der „Terra Nova" zwei andere Matrosen mit Hunden zur Erkundung ausgeschickt; sie waren am 3. März 1912 beim ersten vor der Überwinterung errichteten Vorratslager (One-Ton-Depot) angekommen.

Vor dem Sturm zurückschreckend, waren diese beiden Männer mit den erschöpften Hunden wieder umgekehrt, ohne zu ahnen, daß einen Tagesmarsch weiter Scott und seine zwei letzten Gefährten im Sterben lagen.

Man hatte ihre verzweifelt gesuchten Leichen erst siebeneinhalb Monate später aufgefunden.

Als die Leinwand des Zeltes auseinandergeschoben worden war, hatte man Scott in der Mitte sitzen sehen, an einen

Mast gelehnt; der totenstarre Kopf preßte das dicke Reisetagebuch, das Scott bis zum Schluß geführt hatte, gegen diesen Mast.

Aus dem Tagebuch, das Robert Falcon Scott selbst eine „Botschaft" genannt hatte, veröffentlichten die Zeitungen Auszüge.

Die Engländer, die den Mac Murdo-Sund am 1. November 1911 verlassen hatten, zehn Tage nach dem Aufbruch Amundsens von der Walfisch-Bucht, waren sofort durch „schaurige" Schneestürme aufgehalten worden. Ihr Weg hatte sie über die Ross-Eisplatte zu dem Riesengletscher Beardmore geführt, den sie, wie blind durch den Nebel tappend, vom Schneesturm überfallen, von der Kälte gefoltert und schlimmeren Dämonen ausgeliefert als jenen, denen die Norweger im „Tanzsaal" begegnet waren, seiner ganzen Länge nach überqueren mußten.

Beim 88. Breitenkreis hatten sie die Spuren von Amundsens Schlitten entdeckt; Evans, der Marineunteroffizier, war bereits vom Wahnsinn erfaßt worden.

Sie waren indessen weitergegangen, immer im Sturm, ohne andere Lebensmittel als jene, die sie bei sich trugen, hatten die riesige weiße Hochebene erreicht und sich dort vorgewagt.

Ausgehungert, entmutigt, Evans dem Wahnsinn verfallen, die übrigen an Skorbut leidend, hatten sie am 17. Januar die norwegischen Farben erkannt, und am 18. schlugen sie dort ihr Lager auf, wo Amundsen sie erwartet hatte.

Es waren neunundsiebzig Tage verflossen, seit sie ihren Standort verlassen hatten. Die Norweger hatten mit ihren

Tieren, deren Kadaver im Eis festgefroren waren und den Weg bezeichneten, dieselbe Entfernung in fünfundfünfzig Tagen zurückgelegt.

Indem er dort, wo das Zelt Amundsen errichtet gewesen war, im Schnee grub, hatte Scott Filme gefunden, auf denen er seinen glücklichen Rivalen erkannt hatte.

Er stellte seinen Höhenmesser auf, führte Beobachtungen aus, und die Berechnungen ergaben 89° 59′ 30″; eine halbe Meile weiter entfaltete er die englische Flagge.

Aber Amundsen sagte sich, als er diese Einzelheiten las, daß er selbst wie Peary in der Arktis ungefähr zwanzig Quadratkilometer erkundet und in Besitz genommen hatte. Ein Toter, sogar wenn es Scott war, würde ihm seine Eroberung nicht rauben können.

Die Ration schon auf ein Viertel herabgesetzt, immer vom Schneesturm überfallen und wie blind durch den Nebel tappend, hatten sich die Engländer wieder aufgemacht. Anfang Februar war der wahnsinnige Evans gestürzt, und man mußte ihn führen, ihm über die Abgründe helfen und ihn die Wände des Beardmore hochziehen.

Am 17. Februar hatte man seine Leiche im Eis vergraben.

Vier Wochen später erfrieren Oates, dem Transvaal-Reiter, Füße und Hände. Zur Last zu werden, sicherlich den Untergang seiner Kameraden zu verursachen, entspricht nicht „unserem sich nicht ergebenden Oates".

Am 16. März erklärt er: „Es wäre mir lieber, ich würde nicht mehr aufwachen." Aber er wacht wieder auf, verläßt, so gut er kann, das Zelt und legt sich mitten in den Schneesturm, um zu erfrieren.

Scott schreibt in sein Tagebuch: „Das ist die Tat eines tapferen Mannes, eines Gentleman, eines wahren Engländers."

Er geht also hier um, er, den Amundsen in bezug auf Viik den „grausamen Gast" genannt hat. Er hat zwei Männer niedergemäht, und die Überlebenden, die Seefahrer Scott und Bowers und der Arzt Dr. Wilson wissen, daß er sie hartnäckig verfolgt. Krank, am Ende des Widerstandes, hasten sie gegen Norden. Es ist eine verzweifelte Flucht, verlangsamt durch den weichen Schnee, in dem der Motorschlitten sich abmüht. Ach, wenn sie ein gutes Hundegespann gehabt hätten!

Die Lebensmittel gehen zu Ende, und der Brennstoff ist rar geworden. Sie hoffen jedoch, bis zum ersten auf dem Rückweg errichteten Lager auszuhalten. Wenn sie es erreichen, werden sie sich stärken, ausruhen und ihre Maschine versorgen.

Nach zwölftägigem Kampf finden sie es wieder. Es ist ausgeplündert! Keine Lebensmittel, kein Benzin mehr!

Da bricht Robert Falcon Scott in eine „unerklärliche und furchtbare Anklage" aus: Man habe seinen Untergang, seinen Tod gewollt! Hat er diese Worte im Fieberwahnsinn hingeschrieben?

Von den Lebensmitteln hatten sich herumirrende Hunde, vielleicht mehrere von Amundsens Tieren, die ausgerissen waren, und Skua-Möwen, diese Räuber im antarktischen Eis, die sehr weit nach Süden fliegen, nähren können. Aber wer sollte den Brennstoff verbraucht haben, welcher schändliche Verbrecher?

Dem Verhungern nahe, von Müdigkeit überwältigt, verlassen Scott, Bowers und Wilson einander nicht mehr und wenden sich zum One-Ton-Depot. Eines Tages befinden sie sich noch 18 Kilometer davon; sie sind kaum einen Tagesmarsch von den Lebensmitteln, die nicht verschwunden sind, und von den beiden auf die Suche nach ihnen ausgesandten Männern entfernt. Da beginnt es zu schneien, und zwar gründlich; der schwere Schnee häuft sich an, und man versinkt darin bis zu den Knien, ja bis zu den Hüften. Er bildet ihr Leichentuch, er wird ihr Grabstein werden.

Das Schneegestöber dauert über eine Woche.

Sie haben alles bis auf das letzte Krümchen des letzten Zwiebacks aufgegessen. Mit dem letzten Tropfen Petroleum ist eine Handvoll Schnee geschmolzen worden, dessen Wasser sie aufgesogen haben.

Bowers und Wilson kriechen in ihre Schlafsäcke, um dort zu sterben. Scott sitzt da, schreibt sein Tagebuch, und als der Tod schon seine Hand verkrampft, schiebt er mit einer letzten Bewegung dieses Tagebuch zwischen seinen Nacken und den Mast, damit man es dort auffinden soll.

Von nun an wird Amundsen seine Vorträge nicht mehr mit der Aufzählung der Bedingungen, die seinen Erfolg unterstützt haben, beenden, ohne an Scott und seine Gefährten zu denken, die, einige Tagemärsche hinter ihm, einer nach dem andern von der Antarktis getötet worden sind.

„Das Schicksal scheint Amundsen für seine glänzenden Erfolge strafen zu wollen", schrieb Charles Rabot in „La

Nature" 1921, gerade als der Norweger seine erste Niederlage erleben sollte.

Die „Strafe" – ein schreckliches Wort – setzte offenbar 1913 ein, auf der Rückreise Roalds nach Europa, nach seiner Vortragstournee in den Vereinigten Staaten, während die Welt das furchtbare Mißgeschick der Scott-Expedition erfuhr.

Eine gewisse Unschlüssigkeit verrät sich in der Meinung des Mannes, der die Nord-West-Passage vermöge seines Beharrens auf nicht alltäglichen Ideen bezwungen und die Eroberung des Südpols einem fanatischen, unerschütterlichen Entschluß verdankt hat.

Der Plan, dessen Ausführung er sich vornimmt, ist alt. Im Jahre 1907 setzte er ihn Nansen auseinander: „Wenn die mit dem Eis treibende ‚Fram' nicht über den 86. Parallelkreis gekommen ist, so muß die Stelle, wo sie von der Eisbank erfaßt wurde, nicht die entsprechende gewesen sein. Sie selbst haben geschrieben, daß man sich dem Eis nicht von den Neu-Sibirischen Inseln, sondern von Wrangel aus überlassen soll, nachdem man die Bering-Straße hinter sich hat."

Damals hatte Peary noch nicht den Nordpol für Amerika erobert.

Die Entdeckung des Nordpols hatte jedoch nur aus einer Eiswanderung bestanden, und das dicke Polarpackeis blieb unerforscht. Man wußte wenig über diese unwahrscheinliche Eismasse, die vielleicht, wie man zu jener Epoche annahm, ein Festland oder ein Inselmeer verbarg.

Nach der Rückkehr aus den Vereinigten Staaten erhält

Roald Amundsen, der fassungslos ist über die „Botschaft", die der von der Kälte und dem „grausamen Hunger" gequälte Scott verfaßt hat, das Patent eines Flugzeugführers. Er ist sogar der erste norwegische Privatflieger. Und er gibt bekannt, daß er auf der „Fram" eine „Flugmaschine" mitnehmen will, die ihm nicht nur ermöglichen wird, den Pol zu erreichen, sondern vor allem die Eisbank in einem Umkreis von etwa zehn Meilen um sein Schiff zu erforschen. Im darauffolgenden Jahr kaufte er in Deutschland eine „Farman".

Als er jedoch später, viel später zur langen Treibfahrt aufbricht, dringt er nicht über die Bering-Straße in die Arktis ein, und sein Schiff, das nicht die „Fram" ist, führt kein Flugzeug mit sich.

Heute weiß man, daß sämtliche Versuche Amundsens, mit der Drift sich dem Pol zu nähern, gescheitert sind, und später die Mitnahme eines Flugzeuges an Bord der „Maud", der wir bald begegnen werden, eine Enttäuschung wurde.

Man muß auf diese Unentschlossenheit, dieses Schwanken, diesen Wechsel der Ansichten hindeuten, die bei einem Manne wie Amundsen überraschen, aber zu erklären sind.

Die Erfolge, die seinen Ehrgeiz nicht im entferntesten getötet haben, verstärken ihn nur noch. Als der junge Roald an der Ruderpinne der „Gjöa" Oslo verließ, rechnete er mit der Möglichkeit eines Fehlschlages seines Unternehmens. Nachdem er die Nord-West-Passage entdeckt und den Südpol erreicht hat, kann Amundsen, der Mann von vierzig Jahren, sich nicht vorstellen, künftighin keinen Erfolg zu haben. Dies genügt, um ihn wegen der zu treffenden Maßnahmen unschlüssig zu machen.

Der Unbill der Witterung und den reißenden Wassern des Karibischen Meeres ausgesetzt, wartet die „Fram“ in Colon (Panama) noch immer auf die Durchfahrt zum Stillen Ozean. Die Schleusen öffnen sich vor ihr erst am 1. Juli 1914, und einige Wochen später, nachdem das ruhmreiche Schiff vor Panama Anker geworfen hat, wird in Europa der Krieg, der ein Weltkrieg werden sollte, erklärt.

Da faßt Amundsen den Entschluß, sich zu dem Punkt zu begeben, wo die Eisbank nicht von der Bering-Straße, sondern vom Nordkap (Norwegen) aus die „Fram“ einschließen wird.

Man ist überrascht, ja bestürzt darüber. Der Norweger legte der Lehre der „Fram“ nicht den geringsten Wert bei, sondern veränderte von Grund auf die Basis dieses sieben Jahre alten Planes, der in der Stille langer Seefahrten gereift war.

Mit der Kenntnis und der gesamten Übersicht, die man heute von den nun folgenden Ereignissen besitzt, erscheint dieser Entschluß sonderbar und ebenso leichtfertig wie jener Scotts, als er mit einem Motorschlitten zum Südpol aufbrach.

Und die „Fram“, die sich im Stillen Ozean befindet, das heißt schon auf der Route nach Bering, muß nach Europa zurückgeführt werden.

Als Grund – oder als Entschuldigung – erklärt Amundsen, daß er es nicht für notwendig erachtet, sich der Eisbank im Norden von Wrangel zu überlassen, sondern vielmehr fünfzig Meilen östlich der Neu-Sibirischen Inseln.

Ein sonderbarer Wechsel der Anschauungen bei einem

Manne, der es ganz jung verstanden hatte, die Ursache der Fehlschläge aller jener, die vor ihm die Nord-West-Passage gesucht hatten, aufzudecken.

Später sollte sich Amundsen deswegen Vorwürfe machen. Er wird diese Möglichkeit, vielleicht die einzige, nicht ausgenützt haben.

Er entwickelt seinen neuen Plan. Er will der Nordost-Route folgen, die fünfunddreißig Jahre früher durch den Finnländer Nordenskjöld erschlossen worden ist und deren sich schon die „Fram" unter der Führung Nansens bedient hat; aber nachdem er das Nordkap, Nowaja Semlja und Nordland im Süden umschifft hat, wollte er weiter vordringen als Nansen, und zwar über die Neu-Sibirischen Inseln, bis er, nach Norden steuernd, von der Eisbank erfaßt und fortgetragen würde.

Angekommen an einem „sehr hohen Breitengrad", würde er das Schiff verlassen und sich zu Fuß zum Pol aufmachen — er spricht nicht mehr von einem Flugzeug —, und wenn er den Pol erreicht hat, wollte er nach Grant-Land abschwenken, westlich des Smith-Sund, wo er Lebensmittel finden würde, die Walfischjäger dort für ihn hinterlegen sollten.

Das hieße vergessen, daß die Nord-Ost-Passage durch ihre Eismassen, ihre Nebel, ihre Schneestürme ebenso zu fürchten ist als die Beaufort-See, wo die „Gjöa" ein Jahr lang festgefroren war.

Die „Fram" erhielt also den Befehl, wieder nach Norwegen zurückzukehren.

Das Schiff Nansens fuhr zum zweitenmal durch den Pa-

nama-Kanal, überquerte den Atlantischen Ozean und ging in Horten am Eingang des Osloer Fjords vor Anker. Nachdem es sich dem Nordpol so weit genähert hatte wie kein anderes Schiff, nachdem es die Mannschaft, die den Südpol erreichen sollte, an die Eiswand geführt und als erstes Schiff den Panama-Kanal passiert hatte, beendete es die Reise um die Welt.

Die „Fram" wurde in die Werft gebracht, und man mußte das Mastwerk niederreißen, das den Windstößen der Arktis, der Antarktis und der gefürchteten Zone zwischen dem 40. und 50. südlichen Parallelkreis nachgegeben hat, ohne zu zerschellen.

Der Rumpf, der dank seiner Stärke von achtzig Zentimeter, seiner doppelten Spanten, seiner diagonalen Spieren, seines Bugspriets, des verlängerten Kiels, worauf der Fuß des Achterstevens ruhte, und seiner Eisenbänder dem furchtbaren Druck der Eisbank Widerstand geleistet hatte, war von den warmen Gewässern stark mitgenommen worden. Der winzige Schiffswurm, der sich in die Holzfasern einschleicht, hatte sein Ziel erreicht. Die italienische Eiche, „hart wie Stein, an der die Werkzeuge abprallten", verwitterte.

Mit ihren zweiundzwanzig Jahren war die „Fram" ein altes Schiff. Um sie wieder instand zu setzen, verlangte der Besitzer der Werft hundertfünfzigtausend Kronen, die Amundsen nicht besaß.

Um eine Stunde lang nicht an die Tausende von Männern zu denken, die täglich in Mitteleuropa auf den Schlachtfeldern fielen, hörte man dem ehemaligen, nun berühmt gewordenen Walfänger-Matrosen zu, der von seinem neuen

Plane sprach; aber niemand würde sein Scherflein gegeben haben, um damit zu seiner Verwirklichung beizutragen, und eine Hilfe der Regierung brauchte man erst gar nicht ins Auge zu fassen.

Amundsen, der nicht mehr von einer Hauptstadt zur andern reisen konnte, dachte nun daran, wie ein Bürger Geld zu verdienen, aber nicht mit demselben Ziele.

Die Frachten der norwegischen Handelsmarine, deren Schiffe nicht zu fürchten brauchten, torpediert zu werden, stiegen von Tag zu Tag. Er steckte die etwa zehntausend Kronen, die ihm seine Vorträge eingebracht hatten, in eine Schiffahrtsgesellschaft und wartete ab.

Er war zweifellos einer der wenigen, die in den mit Schlachtenlärm erfüllten Zeitungen nach Neuigkeiten aus der Arktis und Antarktis suchten. Die nördlichen Meere waren immer noch wie ausgestorben; aber eine Tragödie erschütterte ihn tief, weil der Name des Mannes, der als erster den Fuß auf die riesige Eisplatte des Südpols gesetzt hatte, in seiner Erinnerung eng verbunden war mit dem Schicksal Scotts; diese Tragödie spielte sich allmählich in den Gewässern des Antarktischen Kontinents ab.

Zur selben Stunde, als England in den Krieg trat, hatte sich Shackleton von Süd-Georgien aus, einer im Atlantischen Ozean verlorenen Felseninsel am 55. südlichen Breitengrad und 40. westlichen Längengrad, direkt dem Pol zugewandt und sich vorgenommen, das antarktische Festland jenseits des Wedell-Meeres anzulaufen, diesen Einschnitt, dem auf der andern Seite des Kontinents das Ross-Meer entspricht.

Aber sein Schiff, die „Endurance", war nach einer Drift

von vierhundert Tagen, also länger als ein Jahr, währenddessen drei Monate Finsternis und drei Monate quälendes Licht herrschten, zu Beginn des Frühjahrs 1912 von der Eisbank zerschmettert worden.

Mit ihren geretteten Lebensmitteln sowie zwei Booten, in denen sie manchmal eine Strecke weiterfahren können und die sie dann wieder auf den Rücken nehmen müssen, wenden sich die Männer nun der Paulet-Insel zu, dem nächstgelegenen Festland, sechshundertvierzig Kilometer entfernt. Aber sie erreichen die nördlicher gelegene Elephant-Insel nach sechs Monaten Marsch, Drift und Seefahrt.

Die Elephant-Insel wird nur von Walfischjägern aufgesucht, die im Augenblick damit beschäftigt sind, Truppen zu transportieren, Minen zu legen oder zu suchen, auf Unterseeboote Jagd zu machen ... oder selbst gejagt zu werden.

Shackleton läßt dort seine erschöpften Leute, zweiundzwanzig an der Zahl, zurück, und sie müssen in einer Höhle überwintern. Und „mit fünf Begleitern durchquert er in einem 7,50 m langen Boot fünfhundertfünfzig Seemeilen", um schließlich in Süd-Georgien zu landen, von wo er ungefähr zwei Jahre früher unter Segel gegangen ist.

Er legt an der Insel an, überquert das Gebirge im Innern und versetzt das an der Nordwestküste errichtete norwegische Dorf in Aufregung. Es ist bereits Winter.

Er sollte seine Leute erst im folgenden Frühjahr von der Kälte, der Dunkelheit und dem Hunger befreien können.

Die Heldentat Shackletons flößte Amundsen wieder das Heimweh nach den langen Märschen in der Eiseinsamkeit

ein. Man erinnert sich, daß eine andere Tat Shackletons auf ähnliche Weise Scott verwirrt hatte, so daß er seinen Zufluchtsort aufgab.

Durch seine angehäuften Gewinne war Amundsen ein reicher Mann geworden.

Ganz allein machte er sich auf, die „Fram" in Augenschein zu nehmen, dieses alte vortreffliche Schiff, das nun, seines Mastwerks entblößt, nackt wie ein alter Brückenkahn aussah; er, der Sohn des Patrons von Borge-lez-Sarpsborg, der als junger Mann mit seinen eigenen Händen die „Gjöa" wieder in Ordnung gebracht hatte, brauchte keinen Führer bei einer solchen Besichtigung.

Das Deck und die Gänge genau prüfend und untersuchend, bröckelte er Hände voll verfaulten Holzes ab. Die „Fram" mußte abgetakelt werden. Sie sollte nicht das Ende der „Gjöa" erleben, die von der kalifornischen Sonne in Staub verwandelt wurde.

1916. Mitten im Dunkel des Krieges. Nachts lauern auf dem Ozean die norwegischen Seeleute auf die unheimlichen Notsignale.

Wie gut tut es dann, einem Menschen zu begegnen, der einem das wunderbare Abenteuer Shackletons und seiner Kameraden, die quer über die Eismassen eine antarktische Insel erreicht haben, ins Ohr flüstert.

Das ist ein Licht in der Finsternis. Es gibt doch noch einen Winkel auf der Welt, wo man sich nicht umbringt! Und der Mann, der einem davon erzählt, ist Amundsen, der Überwinder der Nord-West-Passage und des Südpols. Von

der Antarktis entführt er einen in die Arktis. Man hört ihm zu, man gibt acht auf seine Äußerungen, während man ihm ein Jahr früher den Rücken kehrte.

„Es wird schon werden!" sagt Amundsen, der nun wie Nansen Schiffsbaumeister geworden ist und die Pläne eines Schiffes entworfen hat, das den Namen der Königin von Norwegen, „Maud", tragen wird; den Bau vertraut er dem angesehenen Werftbesitzer Ch. Jensen an. Sobald das noch am Stapelblock befindliche Schiff bemannt sein wird, will er zu der langen Drift aufbrechen, und zwar über das Nordkap und die nordöstliche Küstendurchfahrt.

Amundsen verharrt in seinem Irrtum; es ist nicht eine Frage der Zeit oder der Konkurrenz, die ihn dazu drängt, die sibirische Route einzuschlagen, die im Kriegsjahr 1916 den Umständen gemäß viel länger ist als die über die Bering-Straße.

Für hundertfünfzigtausend Kronen wird Jensen einen Kutter bauen, mit einem Hilfsmotor von 240 PS ausgestattet, der einer der Länge nach durchschnittenen Eierschale gleichen, über die Eisbank gleiten und ebenso widerstandsfähig sein wird, wie die „Fram" gewesen ist.

Der Kiel liegt auf dem Stapelblock, die Holzstücke sind nach dem Modell geschnitten, die Rippen, die Quer- und Deckbalken, der Vorder- und Hintersteven bereits angebracht.

„Sein" Schiff! Roald denkt wieder an vergangene Zeiten, an jene Nacht in Grimsby, wo der Kutter, auf dem er sich als Matrose eingeschifft hat, eine Zwischenlandung vornimmt. Während seine Kameraden von Kneipe zu Kneipe schwanken, liest er im schlecht beleuchteten Logis die Ein-

zelheiten der Abenteuer, die er nur in großen Zügen kannte, von Franklin, Mac Clure, von allen jenen, die sich bei dem Versuch, die berühmte Passage zu entdecken, aufgeopfert haben. Er wird einen Walfänger kaufen, sagte er sich damals, um selbst sein Glück zu versuchen. Und dann setzt er in Tromsö eigenhändig die „Gjöa" wieder instand. Diese „Gjöa" führt er über den Norden nach San Franzisko. Nur wenige Jahre später, bei der Ausfahrt aus dem Osloer Fjord auf dem Weg zum Südpol, befindet er sich selbst in der Deckkajüte der „Fram" und grüßt von weitem sein Vaterhaus.

Und nun schreitet er über das Deck der „Maud". Sein Schritt hallt schon im unteren Schiffsraum wider. Er beugt sich nieder und berührt mit der Hand das Deck „seines" Schiffes, um lebendige Fühlung mit ihm zu nehmen. Und wieder kommt ihm der Gedanke, der ihn in einer gewissen Nacht, als er durch die amerikanischen schneebedeckten Ebenen fuhr, verwirrt hat: Was für ein erstaunliches Abenteuer ist doch mein Leben!

Ja, ein Leben, erstaunlich bis in die kleinsten Einzelheiten, bis zu der Verblendung, von der Amundsen befallen worden ist und die noch andauert. Nichts und niemand drängt den Forscher. Er rechnet mit einer Treibfahrt von fünf Jahren, und er sträubt sich, den Atlantischen Ozean zu durchqueren und von Panama bis Bering hinaufzufahren aus Furcht, „einige Tage zu verlieren". Auf der Strecke, die er gewählt hat, wird er ein Jahr an derselben Stelle festgehalten werden.

1917 bis 1918. Die Preise von Eisen, Bronze, Kupfer,

Gußeisen, Segelwerk, Tauen, von Navigationsinstrumenten, wissenschaftlichen Apparaten haben sich verdoppelt, dann verdreifacht, vervierfacht. Amundsen hat hundertfünfzigtausend Kronen ausgegeben, damit Jensen die „Maud" fertigstellt. Er muß noch einmal soviel zuschießen, damit das Schiff betakelt, besegelt, mit einem Motor, mit Abhaltspieren, Winden, Bratspillen, Hebevorrichtungen, Trossen, Schlepptauen und Booten versehen wird, damit der Navigationsraum, die Beobachtungsstation und das Laboratorium eingerichtet und ausgestattet, damit die Vorratslager und die unteren Schiffsräume verproviantiert werden.

Was der Krieg eingebracht hat, holt er wieder zurück. Am Vorabend der Abreise besitzt Amundsen nichts als die „Maud"; aber sie ist ein Vermögen wert, das er in der Arktis aufs Spiel setzen wird.

Ende Mai 1918 verläßt das Schiff Oslo. Wieder einmal beginnt die Fahrt durch den tiefen Fjord. Amundsen neigt sich zum Steuermann und murmelt ihm einige Worte ins Ohr.

„Erinnerst du dich, Helmer Hanssen, an jene Nacht des 17. Juni vor fünfzehn Jahren, als der Westwind uns sein herbes Wasser ins Gesicht spritzte?"

„Ich erinnere mich noch einer andern Abfahrt, sieben Jahre später, und Sie haben mir verschwiegen, daß wir zur Walfisch-Bucht fahren würden."

Denn Helmer Hanssen, der auf der „Gjöa" und der „Fram" dabei gewesen war und den „Tanzsaal des Teufels" überquert hatte, bestand darauf, das neue Abenteuer mitzumachen, ebenso wie Oscar Wisting, der Amundsen geholfen hat, die norwegische Flagge am Südpol aufzurichten.

Die anderen, Peter Tissen, Paul Knudsen, Knud Sundbeck, Tönnessen, Martin und der Doktor der Naturwissenschaften H. U. Sverdrup, sind ebenfalls Veteranen der Polarmeere.

Noch einmal fährt Amundsen mit einer Handvoll Männer ab.

Die „Maud" macht Zwischenlandung in Tromsö, wo sie die Hunde und die letzten Vorräte an Deck nimmt.

„Ich komme heute mit einem andern Schiff", sagte der Forscher zu seinen alten Kameraden, Matrosen und Patrone, die er im Hafen getroffen hat, „als jenem alten Walfänger, dem ihr nichts zugetraut habt. Ihr müßt zugeben, daß er prächtig durchgehalten hat."

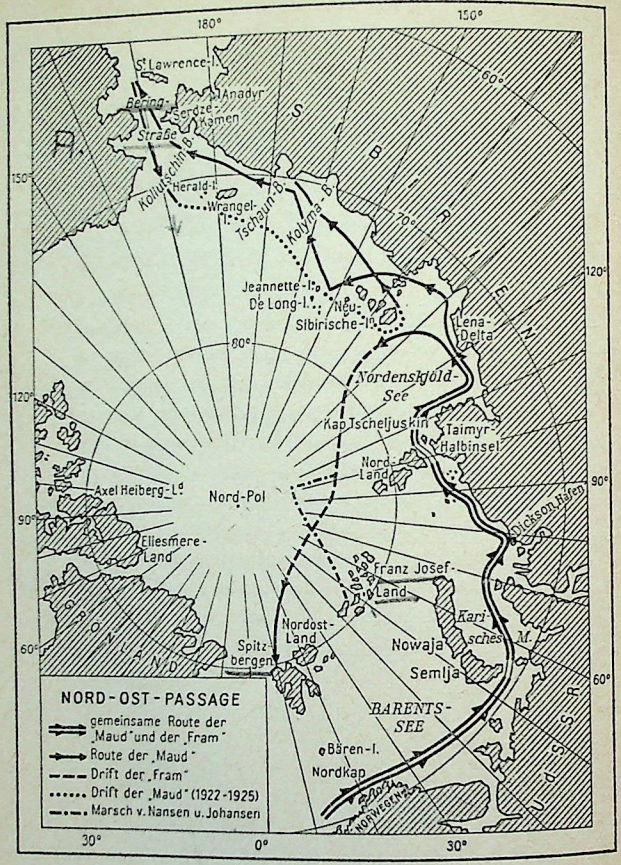
„Ganz gewiß. Das war ja auch ein norwegisches Schiff!"

Am 16. Juli 1918, dem sechsundvierzigsten Geburtstag Roald Amundsens, stach die „Maud" in See.

VII. KAPITEL

FORSCHERTATEN, DIE MEHR ODER WENIGER FEHLSCHLÄGE BEDEUTETEN

Jenseits vom Nordkap trifft Amundsen auf stürmische See Nebel und Eisschollen, die seine Fahrt aufhalten. — Er ist ein Jahr lang beim Kap Tscheljuskin festgefroren. — Nachdem er sein Schiff durch Dynamit befreit hat und es glücklich von der Eisbank erfaßt wird, erleidet er die grausamste Enttäuschung seines Lebens. — Während einer neuen Überwinterung hat er seinen Scharfblick nicht zurückgewonnen, und nach einem zu kurzen Aufenthalt in Nome begibt er sich wieder in den Kampf mit den Elementen und ringt fünf Monate, um die „Maud" zu retten. — Er gesteht seine Niederlage ein, aber er verzichtet nicht.


180°
150°
60°
70°
120°
80°
90°
30°
0°
30°
St. Lawrence-I.
Anadyr
Bering-Straße
Serdze-Kamen
Kolyma
Herald-I.
Wrangel-I.
Tschaun-B.
Jeannette-I.
De Long-I.
Neu-Sibirische-Is.
Lena-Delta
Nordenskjöld-See
Kap Tscheljuskin
Taimyr-Halbinsel
Nord-Land
Axel Heiberg-Ld.
Nord-Pol
Dickson-Hafen
Ellesmere-Land
Franz Josef-Land
Karisches M.
Nordost-Land
Spitzbergen
Nowaja Semlja
BARENTS-SEE
Bären-I.
Nordkap
Nordwegen
NORD-OST-PASSAGE
gemeinsame Route der „Maud" und der „Fram"
Route der „Maud"
Drift der „Fram"
Drift der „Maud" (1922-1925)
Marsch v. Nansen u. Johansen

Man kann sich fragen, in welchem Augenblick Robert Falcon Scott auf dem Marsch zum Südpol seinen Irrtum einsah und bedauerte, ohne Hunde und ohne genügende Vorbereitungen aufgebrochen zu sein.

Dieselbe Frage kann man bei Roald Amundsen stellen, was die große Treibfahrt anbelangt. Begriff der kühne Norweger während des in der Barents-See erlittenen schweren Sturmes oder in der Nähe der Karischen Pforte, wo die „Maud" sich gegen das sich schon anhäufende Eis wehrte, daß er irrig gehandelt hatte, indem er die Nord-Ost-Passage der Bering-Straße vorzog, um das dicke Packeis zu erreichen?

In der Barents-See war das Spiel noch unentschieden; der Sturm konnte sich schnell legen. In den Gewässern von Kara war die Gefahr einer bedeutenden Verzögerung offenkundiger. Nun drängt Amundsen mit dem Eigensinn eines Mannes, der das Schicksal bezwingen will, vorwärts. Einige Tage später, als er das unüberwindliche Hindernis der Eismassen vor sich hatte, warf er sich gewiß vor, seinen Plan nicht abgeändert zu haben. Aber seinen Irrtum, jenen großen Irrtum, sich dem Polarpackeis im Osten der Neu-Sibirischen Inseln statt nördlich der Insel Wrangel zu nähern –

da er in diesem Jahr 1918 vielleicht Glück gehabt hätte – sah er erst viel später ein.

Aber kommen wir auf den Anfang der Reise zurück.

Während er das Steuerruder der „Maud" hielt, die jenseits des Nordkaps einer stürmischen See ausgeliefert war, dachte Amundsen an Nansen, der, mit der „Fram" demselben Ziele zusteuernd, etwa fünfundzwanzig Jahre früher dieselbe Route verfolgt hatte.

Der große norwegische Gelehrte und der Bezwinger des Südpols waren zur selben Jahreszeit in das Nördliche Eismeer eingedrungen, und zwar im Juli. Aber Nansen hatte – natürlich abgesehen davon, daß fünfundzwanzig Jahre dazwischen lagen – einige Tage Vorsprung, und diese wenigen Tage und die verspätete Eisbildung machten es nach Nansens eigenem Bericht der „Fram" möglich, den 79. Parallelkreis bis auf ungefähr zehn Meilen zu erreichen, ehe sie vom Packeis erfaßt wurde.

Um den zu heftigen Stößen und dem gefährlichen Wogenschlag auszuweichen, war Amundsen gezwungen gewesen, den Motor zu drosseln und dem Schiff einen Kurs vorzuschreiben, durch den die Strecke sich verlängerte.

„Meiner Meinung nach", murmelte er, den Kopf unter dem Sprühregen senkend, „hat Nansen nichts davon erzählt, in diesem Teil seiner Reise schweres Wetter gehabt zu haben."

Er blickt in die Ferne, soweit es der undurchsichtige Wasserstaub, den der Wind den Wogenkämmen entreißt, zuläßt. Ist die Küste von Nowaja Semlja noch nicht in Sicht?

Die „Maud", die, um dem Eis zu entrinnen, nach dem Muster der „Fram", ihrem großen Vorbilde, gebaut ist, kommt nur schwer vorwärts, schlingert und stampft, stößt und hält nur mit Mühe den Kurs.

Der hart mitgenommene, von der See überschwemmte Segler mit den Verheerungen an Bord und den Schäden im Mastwerk macht geringe Fahrt, trotzdem er vom Motor unterstützt wird.

Amundsen übergibt das Steuerruder einem seiner Kameraden und stellt Berechnungen an. Man kann sich aber nicht auf eine Beobachtung verlassen, die bei schwerem Wetter an Deck eines kleinen Fahrzeuges gemacht wird, und noch dazu, wenn dieses Fahrzeug sich aufbäumt, den Bugspriet tief in die Wogen taucht und hin und her schlingert und die Horizontlinie außerdem kaum zu unterscheiden ist.

Was das Log anbetrifft, so muß man unter solchen Umständen mit den Zahlen, die es aufweist, vorsichtig verfahren. Und wenn der Wind nachläßt, dann hindert der Nebel eine schnelle Fahrt.

Als er die Karische Pforte hinter sich hat, weiß Amundsen nicht, ob er sich freuen oder ob er betrübt sein soll. War es möglich, daß ihm auf seinen langen Reisen über Meer und Eis die große Ausdauer seiner Jugend verlorengegangen war? Hat er seine innere Stärke eingebüßt, er, der auf King William-Land, als er die Passage noch nicht gefunden hatte, sich noch einmal zu einer Überwinterung entschloß?

Das Eis, das sich ganz außergewöhnlich früh bildet und anhäuft, schließt die „Maud", die nun die guten, durch die

Form ihr verliehenen Eigenschaften beweist, eng ein. Was für ein vortreffliches Schiff hat Amundsen entworfen und bauen lassen! Einem Wale ähnlich, kämpft es sich durch die nicht sehr tiefen Gewässer; vorwärts getrieben durch die nützlichen Schrauben, die von den 240 PS in Gang gesetzt werden, zerteilt es mit dem Vordersteven das mit Eisstücken bedeckte Wasser, legt sich auf die eine Seite, dann auf die andere, drückt mit seinem ganzen Gewicht auf das Hindernis, das zerbricht, und manchmal springt es, hochgetrieben, buchstäblich von einer eisfreien Wasserstelle zur andern.

Das ist ein schöner Sport, aber er kann nicht von dem Manne gewürdigt werden, der das unerbittliche Ticktack des Chronometers verfolgt, der an den Winter denkt und, nachdem er die Sonne betrachtet hat, deren Lauf mit jedem Tag kürzer wird, sich über die Karte beugt und die Anzahl der Meilen berechnet, die noch auf diese Weise durchlaufen werden müssen, nicht um ans Ziel zu gelangen, sondern nur an den Punkt, wo die Drift beginnen wird . . . wenn man sich nicht getäuscht hat.

Schon ziehen über den Himmel in ausgedehnten Reihen die Wildgänse, zarten, langgezogenen Wolken gleich, und Amundsen, der sie bereits mehrere Male auf der andern Seite der Polar-Kugelhaube beobachtet hat, erkennt je nach ihrer Flugrichtung, ob es Winter oder Frühling wird.

Schon fürchtet er, durch die Kälte gezwungen zu werden, seine Fahrt zu unterbrechen, und dann würden mehrere Monate verloren sein. „Wenn ich über Bering gefahren wäre . . .“, murmelt er vor sich hin.

In Jugor und Dickson im Karischen Meer, wo er landet,

um sich mit frischen Lebensmitteln zu verproviantieren und außerdem am letzteren Ort einen russischen Matrosen namens Olonkin an Bord zu nehmen, forscht Amundsen die Fischer und die Beamten der Telegraphenstation aus. „Was hört man vom Ozean weiter östlich?" Man zeigt ihm nur die Eisschollen, die von den Wogen und Strömungen an die Küste geworfen werden.

Als er seine Absicht äußert, vor dem Winter die Neu-Sibirischen Inseln zu erreichen und sogar noch weiter vorzudringen, lacht man ihm ins Gesicht. Der Winter ist da, entgegnet man ihm. Die Renntiere von Nowaja Semlja versuchen schon ungeduldig, zum Festland zu gelangen, und betasten das Wasser mit ihren Hufen.

Der Motor rattert, und die „Maud" entfernt sich von der Mole. Aber sofort ist sie von Nebel eingehüllt. „Gleichviel, die Schiffskammern sind voll Petroleum, und wir können losfahren; kein Schiff befindet sich auf dem Meer; wir riskieren höchstens einen heftigeren Zusammenstoß mit einer größeren Eisscholle."

Amundsen läßt indessen die Hoffnung, durchzukommen, nicht sinken. Aber sechs Stunden lang stoppen die Männer der Wache den Motor und lassen ihn wieder an, zögern, wo sie durchfahren sollen, treiben das Schiff einem Hindernis entgegen, das es mit dem Vordersteven mitten durchspaltet oder durch sein Gewicht erdrückt, und manchmal gleitet es auch darüber hinweg. Sechs weitere Stunden können dieselben Männer, hin und her gerüttelt durch dieselben Manöver, die ihre Kameraden versuchen und ausführen, in ihren Kojen nicht schlafen.

Im Laufe des August befinden sich die Forscher in den Gewässern der Halbinsel Taimyr unter einem viel höheren Breitenkreis als jenem des magnetischen Pols, wo Amundsen am 12. September 1903 vor Anker gegangen war, und als jenem der Insel Herschel, wo drei Jahre später, ebenfalls im September, die Eismassen ihn eingeschlossen hatten.

Und die Eisschollen waren schon so dick, daß ein Sturm nötig war, um sie weiterzutreiben. Aber der Sturm verlangsamte die Fahrt und . . . führte andere Eisschollen mit.

Bei schwerem Wetter und Nebel durchfuhr der Segler die Meerenge zwischen Taimyr und Nordland. Es kommt oft vor, daß jenseits einer vortretenden Landspitze oder größeren Insel das Wetter anders ist als diesseits derselben. In der Tat beruhigte sich das Meer, der dünne Nebel verzog sich, und die Sonne ließ vor der „Maud" . . . ein unüberwindbares Eismeer aufflammen.

Seine Enttäuschung verbergend, sagte Amundsen: „Wir müssen hinter uns eine geschützte Bucht ausfindig machen, wo wir den Winter verbringen können. Im Frühjahr werden wir wieder aufbrechen."

Er ging in den Navigationsraum hinunter und schrieb in das Bordbuch: „Am 13. September 1918, aufgehalten durch die Eisbank am Kap Tscheljuskin, entschließen wir uns zu überwintern." Er beugte sich über die Karte und peilte die Entfernung. Amundsen hatte nur ein klein wenig mehr als die Hälfte der Strecke zurückgelegt, die er sich für diese Zeitdauer vorgenommen hatte.

Am 24. Juni 1893 war die „Fram" von Oslo abgefahren, segelte am 15. September das Lena-Delta entlang und hatte

vor ihrem Vordersteven bis zum 79. Parallelkreis eisfreies Wasser vorgefunden.

Amundsen hatte den Zufluchtsort auf King William-Land, wo er zweimal mit seinem Walfänger überwintert hatte, Port Gjöa genannt; er nennt den Standort am Kap Tscheljuskin Port Maud; dieser befindet sich in geringer Entfernung des Fluthafens, den Nansen mit dem Namen des Baumeisters der „Fram", Colin Archer, getauft hat. Man hat Ketten im Wasser gezogen und längs des Schiffbords kleine Balken heruntergelassen, und bald wird eine das Schiff umschließende Eisschicht den Segler vor dem Angriff der großen Eismassen schützen.

An Land errichtet man einen Beobachtungsstand, versieht ihn mit selbstregistrierenden Apparaten und legt Bücher an, wo jeder die Ergebnisse seiner Arbeiten eintragen soll.

„Auf King William-Land", sagte Hanssen, „machte Lindström sogar eine Aufstellung der Läuse der Eskimos." Die Vögel sind verschwunden, und die Renntiere wenden sich nach Süden, wo sie ihre Nahrung unter dem lockeren Schnee, den sie mit den Hufen wegscharren, finden werden.

„Ladet eure Flinten", sagte Amundsen.

Jedoch bald bat Tissen, nach Norwegen zurückkehren zu dürfen. Er litt an einer schleichenden inneren Krankheit. Er würde hier in der Stille einen Polarwinter verbringen und sogar seiner Meinung nach die mehrere tausend Kilometer von Port Maud bis Dickson zurücklegen können; auch die Reise bis Archangelsk, selbst bis Oslo, fürchtete er

nicht. Aber er hielt sich nicht für fähig, die vielleicht fünfjährige Treibfahrt auszuhalten.

Zum erstenmal zeigte sich bei einer Mannschaft Amundsens ein Versagen. Das war ein Fingerzeig. Der Seefahrer hörte sich bei jedem seiner Vorträge die Bedingungen seines Erfolges am Südpol aufzählen: die Organisation, die Erfahrung, die Auswahl der Teilnehmer ...

Er mußte sich von Tissen trennen und konnte ihn nicht allein fortgehen lassen.

„Hier ist ein Schlitten, hier sind Hunde und Lebensmittel. Knudsen wird Sie begleiten."

Es war ja doch nur ein einziger Winter zu überstehen; alle waren gut genährt mit Konserven und frischem Rentier- und Bärenfleisch; sie wohnten in warmen, elektrisch beleuchteten Kajüten, und nach getaner Arbeit standen ihnen Bücher, sogar Filme zur Verfügung, und die Nächte gehörten ihnen.

Noch einmal die Blicke zum Himmel richtend, ist derjenige, der vom Beobachtungsstand zurückkommt, über den im Schnee ausgeschaufelten Graben gelaufen, hat die Luke des Logis hochgehoben, und als er seine Kameraden um die Teemaschine sitzen sieht, ruft er wie im Spaß: „Ahnt ihr eigentlich, daß die ganze Polar-Kugelhaube in Finsternis getaucht ist?"

Am Breitenkreis von King William-Land erschien die Sonne am 7. Februar wieder. In Höhe von Tscheljuskin mußten die Männer der „Maud" einige Tage länger warten, ehe sie die Eismassen sich rosa färben sahen. „Ich habe niemals so etwas Schönes wahrgenommen", sagte Amundsen.

Aber Wochen und Wochen Sonnenwärme sind nötig, ehe das solide Bollwerk, das die Kälte um das Schiff errichtet hat, sich auflöst.

Sobald die Dauer der Tage und eine weniger strenge Temperatur es erlaubten, schickte Amundsen, um Menschen und Tiere wieder zu beleben, eine Expedition nach Nordland; sie sollte kleine Eilande entdecken, die noch auf keiner Karte verzeichnet waren. Ein anderer Teil der Mannschaft, der bis zum Festland vorgedrungen war, brachte Möwen von der Ross-Straße und der Sabine-Insel mit.

„Das sind hier rare Vögel. Unser Freund Nansen wird entzückt sein."

Aber die „Maud" hatte Oslo nicht verlassen, um einige Felsen im sibirischen Meer zu entdecken und Exemplare seltsamer Vögel zu erbeuten.

Es war schon lange her, daß die Wildgänse und Renntiere wieder den Norden erreicht hatten, da kam ein Matrose mit winzigen Blüten in der hohlen Hand an Bord zurück. Rings um das Schiff hatte sich die Landschaft jedoch nicht verändert.

„Ich habe sie im Schutz eines Felsens gepflückt, wo der Schnee geschmolzen war", sagte der Mann.

„Wir haben die gleichen Blumen auf der andern Seite des Pols Viik aufs Grab gelegt", antwortete Amundsen, aber er fügte nicht hinzu: „Damals konnten wir wegen der Eismassen nicht vorwärtskommen."

Tag für Tag stieg er in das „Krähennest" oben am Fockplatz der „Maud" und suchte lange, aber vergeblich nach einer Spalte im Eis. „Wer weiß, vielleicht müssen wir gar

noch einen Winter hier gefangen bleiben!" Schon bekam er es mit der Angst zu tun.

Er schloß sich in seinen Navigationsraum ein und blätterte im Schiffstagebuch. „Am Sankt Johannistag haben wir Oslo und am 16. Juli Tromsö verlassen. Ich war gerade sechsundvierzig Jahre alt. Heute bin ich schon über siebenundvierzig."

Am nächsten Tag, am übernächsten, an allen folgenden Tagen blieb er lange hoch oben im Mast, dann schloß er sich wieder in den Navigationsraum ein.

„Was für einen schrecklichen Sturm haben wir in der Barents-See erlebt, und jenseits der Karischen Straße ist die ‚Maud' wie ein Tümmler über die Eismassen gesprungen. Ich würde gern die Ruderpinne halten und dieselben Gefahren noch einmal durchmachen."

Ende Juli bemerkte man vom Knopf des Fockmastes aus in der Ferne die Trümmer der Eisbank, und ein Segler mit Hilfsmotor hätte durch die Kanäle fahren können. Aber wie sollte man an die Spalten und Risse herankommen?

Der 13. August war ein düsterer Tag. Ein furchtbarer Schneesturm schied die festgefrorene „Maud" von aller Welt ab; Amundsen erinnerte sich, daß die „Gjöa" vierzehn Jahre früher am gleichen Tage die Melville-Bucht verlassen hatte.

Als der Himmel sich wieder aufklärte, behauptete ein Mann, einen langen Zug Gänse gesehen zu haben, „mit dem Kopf nach Süden". – „Das ist kein Beweis", fügte er hinzu, „daß wir Tscheljuskin niemals mehr den Rücken kehren werden."

Im vergangenen Jahr zur selben Zeit war der Winter ihnen auf den Fersen gewesen.

Der September kam. Dem Manne, der sich im „Krähennest" aufhielt, schien es jedoch, als ob das eisfreie Wasser weniger fern wäre. Vielleicht war ein ungewöhnlich starker Sturm oder ein unterseeischer Ausbruch nötig, um die riesigen Eisberge, welche die „Maud" einschlossen, auseinanderzutreiben.

Amundsen wandte Dynamit an. Am 12. September 1919, zwölf Monate weniger einen Tag nach seiner Ankunft, verließ der Segler sein Winterquartier. Durch seine Wahl der Nord-Ost-Route hatte Amundsen bereits ein Jahr verloren.

Aber würde er durchkommen oder nicht? Könnte er vor dem neuen Winter, der vor der Tür stand, bis in das Gebiet östlich der Neu-Sibirischen Inseln gelangen? Die Eisbildung war in diesem Herbst 1919 noch weiter vorgeschritten als im vorhergehenden.

Der Norweger wandte seine ganze Erfahrung eines ehemaligen Walfänger-Matrosen und alle seine in der Nord-West-Passage erworbenen Kenntnisse an. Während der Fahrt immerzu peilend, manchmal mit fünf Zoll Wasser unter dem Kiel, setzte er hundertmal sein Schiff zwischen der Eisbank und der Nordküste der Halbinsel Taimyr aufs Spiel. Er kämpfte wie ein Wahnsinniger, nur um nach Osten vorzudringen und die Stelle zu erreichen, von wo aus er hoffte, die Treibfahrt unternehmen zu können, und vor allem, weil er einen Fehlschlag fürchtete, er, der noch keine Niederlage erlebt hatte; außerdem fühlte er sich einer Macht gegenüber, deren Namen er nicht kannte.

Diese Macht ließ ab von ihm, aber sparte ihm für die nächste Zukunft eine grausame Überraschung auf.

Endlich fand er hinter der Insel Saint André eisfreies Wasser, und innerhalb von sechs Tagen durchquerte die Expedition das Nordenskjöld-Meer, segelte am Lena-Delta vorbei und umschiffte im Süden die Neu-Sibirischen Inseln.

„Man soll niemals verzweifeln", rief Amundsen aus und steuerte nach Norden.

„Wir haben ein Jahr versäumt. Aber was zählt ein Jahr im Leben eines Forschers?"

Das Meer war noch immer eisfrei. Die Fischer der Tschuktschen-Halbinsel meldeten in geringer Entfernung südlich der Insel Jeannette ein beträchtliches Packeis, ähnlich dem dicken Polarpackeis, vielleicht ein Teil davon. Sie sprachen auch von Küsten zwischen den Neu-Sibirischen Inseln und der Insel Wrangel, die schon lange durch Jäger erkundet worden waren.

Amundsen war an der Stelle angelangt, wo er vorhatte, sich der Drift zu überlassen. Denn die Eisbank, gegen die er sich mit so großer Mühe verteidigt hatte, würde sich nun gern der „Maud" bemächtigen; er steuerte also auf die Insel „Jeannette" zu, der de Long den Namen seines Schiffes gegeben hatte, wie wenn er diesen Felsen zu einem Grabmal für sein und seiner Reisegefährten Gedächtnis hätte bestimmen wollen.

Wie viele Geister begleiten die Forscher! Seltsame Gespanne mit ausgehungerten, verzweifelt heulenden Hunden ziehen vor ihnen her. Schiffe, deren Namen sie auf dem Heckbord zu entziffern suchen, deren erstarrte Mannschaft

sie regungslos und schweigend anblickt, huschen gespenstisch am Vordersteven der „Maud“ vorbei. Der Wachtoffizier stößt einen Schrei aus, und der Steuermann reißt die Ruderpinne heftig herum ... Aber in Wirklichkeit ist nichts vor dem Bug zu erkennen.

Bis zum 75. Parallelkreis taucht nichts vor der „Maud“, nichts anderes vor den Augen Amundsens auf, der in der „Tonne“ am Mast hockt, als die ernsten, verschwommenen Gesichter de Longs, seiner Offiziere und seiner Mannschaft, die vierzig Jahre früher, dasselbe Ziel verfolgend wie der Norweger, alle umgekommen waren gleich Scott und seinen Gefährten, die Wahnsinn und Hunger aufgerieben hatten. Das gleiche Schicksal! dachte Amundsen verstört. Wie Scott hatte de Long bis zur letzten Minute sein Tagebuch geführt. Nachdem er niedergeschrieben hatte: „Boyd und Görtz sind tot; Collins liegt im Sterben“, hatte er sein Notizbuch in eine Tasche gesteckt und war verschieden.

Am 75. Grad, das heißt in einer viel niedrigeren Breite als der von Tscheljuskin, ließ sich Amundsen rasch die Wanten heruntergleiten und befahl, die Enterhaken und Ketten heraufzuholen. Das Packeis war da, noch nicht zusammengepreßt, aber es hielt die Fahrt auf, und die Drift begann.

Die Segel sind eingezogen, und der Motor ist gedrosselt; die Ketten sind verlängert und die Enterhaken ins Eis geschlagen.

„Morgen werden wir noch dichter herankommen. In acht Tagen wird uns das Packeis völlig erfaßt haben. Habt Ver-

trauen, die ‚Maud' wird über die Eisbank gleiten. Wir haben nicht das Los der ‚Jeannette' zu befürchten. Wir werden den Winter... mehrere Winter und mehrere Sommer... ebenso ruhig wie an Land verbringen, aber dabei langsam nach Norden abtreiben."

Schon bald, nach wenigen Stunden, sollte Amundsen die erste, aber gewiß die grausamste Enttäuschung seines Daseins erleben und Ähnliches empfinden wie Scott, als er am Südpol die norwegische Flagge entdeckte. Aber Amundsen muß seinen Irrtum nicht mit seinem Leben bezahlen. Zunächst ist er höchst beunruhigt, als er, über die Verschanzung gebeugt, die kleinen Strudel des schwarzen Wassers längs des freigemachten Schiffbords bemerkt. Indem er die „Maud" in den Eisschollen verankerte, hat er ein Besteck berechnet. Um die ungefähre Differenz zwischen zwei Positionen zu erhalten, kann er erst in vierundzwanzig Stunden wieder Beobachtungen anstellen.

Am nächsten Tag greift er schon ängstlich nach dem Sextanten, und als er das Ergebnis der Berechnung vor Augen hat, ist er verzweifelt.

Das Packeis treibt ab, jedoch nach Süden, und zwar durchschnittlich anderthalb Meilen in der Stunde.

„Nehmt die Enterhaken heraus! Zieht die Ketten ein! Macht die ‚Maud' klar!"

Während mehrerer Tage bemühte sich Amundsen, nach Norden vorzudringen, aber die Eisbank widersetzte sich. Neue Berechnungen bestätigten, daß sie sich in dieser Region nach Süden bewegte.

Das war eine vollständige Niederlage, die bitterste, die

ein Forscher erleiden kann, denn sie ist durch einen gedanklichen Irrtum hervorgerufen worden.

Gut, vermerken wir die Niederlage. Was macht aber nun Amundsen? Bei dieser Gelegenheit beweist er eine bewundernswerte Einsicht, zieht einen großen Strich unter die Vergangenheit und entschließt sich, nach der unverzüglich begonnenen Überwinterung, welche die Jahreszeit verlangt, weiter die Nord-Ost-Passage zu verfolgen und die Bering-Straße zu durchqueren, um sich neu zu verproviantieren.

Nachher wird er auf seinen früheren Plan zurückkommen, von neuem durch die Bering-Straße fahren und danach trachten, auf das Packeis nördlich der Insel Wrangel zu stoßen.

Warum hat er nicht bis zum Ende Einsicht bewahrt?

Er steuert nach Südosten, und ehe die Kälte ihn zurückhält, ist es ihm noch möglich, die Insel Ajon zu erreichen, etwas weiter als die Kolyma-Bucht. Bei dem verhältnismäßig niederen Breitenkreis dieser Insel – 70° –, niederer als der des im Sommer immer eisfreien Nordkaps in Norwegen, wird er dem Mißgeschick entgehen, das ihn ein Jahr lang am Kap Tscheljuskin aufgehalten hat. Er wird im folgenden Frühjahr wieder in See stechen können.

Die „Maud" geht im Tschaun-Busen vor Anker und wird dort mit einer Schutzwehr umgeben.

Zur Zeit, als Amundsen und seine Reisegefährten von Tromsö abgefahren waren, im Juli 1918, entschied sich der Ausgang des Krieges. Ludendorff griff an, und Foch unternahm einen Gegenangriff. Das war die letzte und eine der

mörderischsten Schlachten. Nur wenige Menschen, sogar in Norwegen, waren unbekümmert genug, jeden Tag wenigstens einen Gedanken der Handvoll Forscher zu widmen, die sich immer weiter entfernten.

Kurz darauf ereignete sich der Zusammenbruch, und am 29. September wurde der Waffenstillstand mit Bulgarien, am 31. Oktober mit der Türkei, am 3. November mit Österreich und am 11. November mit Deutschland geschlossen. Erschüttert durch die Katastrophe, schenkte die Welt denjenigen, die mit der „Maud" unterwegs waren, keinerlei Beachtung.

Ende 1918 lief jedoch das Gerücht in Oslo um, daß der Segler nach Durchquerung der Meerenge südlich von Nowaja Semlja zwischen Jugor und Dickson festsäße.

Der gesunde Menschenverstand gebot, der Information Glauben zu schenken, denn durch die von der Barents-See angekommenen Schiffer waren Einzelheiten bestätigt worden: schweres Wetter, Nebel, festes Eis ...

Seither waren Amundsen, seine Begleiter, sein Schiff und seine Hunde in der Arktis verschwunden wie schon einmal fünfzehn Jahre früher im Lancaster-Sund.

Das Jahr 1919 war verstrichen, ohne daß jemand, der aus dieser Region kam, den Namen des großen Forschers erwähnt hatte, und die norwegischen Telegraphenbeamten hatten vergeblich die Meldungen ihrer sibirischen Kollegen abgehört.

Wenn Amundsen seinen Plan verwirklicht hatte und in die Arktis abtrieb – vertraute man sich in Norwegen an –, dann würde ihn kein Mensch mehrere Jahre lang wieder-

sehen noch ein Wort von seiner Hand zu lesen bekommen.

Im Laufe des März 1920 traf eine offizielle Nachricht aus Moskau in Oslo ein. Die sowjetische Regierung bat durch Radio die norwegische Regierung, wenn möglich, einem sowjetischen Eisbrecher Hilfe zu leisten. Norwegen organisierte sofort eine Hilfsexpedition.

Da traf am 31. März ein Telegramm Amundsens ein.

Der Telegraphenangestellte von Anadyr, einem in den Bergen gleichen Namens auf der Tschuktschen-Halbinsel verlorenen Posten, hatte es über die Bering-Straße nach Nome weitergegeben, jenem Walfischjägerhafen in Alaska, der die siegreiche „Gjöa" hatte ankommen sehen; von dort war das Telegramm an die Vereinigten Staaten gelangt und dann über den Atlantischen Ozean gefunkt worden.

Die erste Nachricht Amundsens, die wieder in Norwegen ankam, hatte Dreiviertel der Reise um die Welt zurückgelegt.

Kurz und bündig verkündete sie die erste Niederlage: „Die Hindernisse, auf die wir stießen, haben uns zwei Jahre gekostet." Und außerdem enthielt sie einen Hilferuf, nicht für die Expedition, sondern für die beiden Männer, Knudsen und Tissen, die im Oktober 1918 die „Maud" verlassen hatten, um auf eigene Faust nach Norwegen zurückzukehren, und zwar über Rußland.

Sofort nachdem Oslo an Moskau die Versicherung weitergegeben hatte, daß Nachforschungen hinsichtlich des sich in Not befindlichen Eisbrechers angestellt würden, meldete es den Sowjets, daß die beiden Matrosen seit anderthalb Jahren im sibirischen Schnee unterwegs wären, und bat, ihnen beizustehen.

Diese Telegramme waren die ersten, die zwischen der UdSSR und einem westeuropäischen Lande gewechselt wurden.

Die Enttäuschung in Oslo war groß gewesen; der Mann, der die Nord-West-Passage entdeckt und den Südpol erreicht hatte, war nicht auf Treibfahrt in der Arktis, sondern überwinterte im Tschaun-Busen, hundertzwanzig Kilometer vom Flusse Kolyma.

Man wartete ungeduldig auf Einzelheiten, die schließlich zwei Monate nach der kurzen, den Fehlschlag ankündigenden Botschaft ankamen. Mußte das erste Telegramm Bewohnern von Tschuktschen anvertraut werden, da der Beauftragte der „Maud" sich dem durch die Revolution abgeschnittenen Bezirk Anadyr nicht hatte nähern können, so war das zweite durch Hanssen und Wisting, die alten Kameraden Amundsens, die ihre Hunde fröhlich über die vereiste Fährte gejagt hatten, zu dem Telegraphenposten gebracht worden.

Wer hatte nur das sensationelle Gerücht verbreitet, daß Hanssen und Wisting sich mit ihren Tieren nach Nome begeben, Kanada durchqueren und von dort per Schiff einen Bericht Amundsens nach Oslo bringen würden?

War denn ein längerer Bericht als dieses Telegramm voller Enttäuschung noch nötig? Aber der Forscher ließ seine Sache keineswegs im Stich, sondern kündigte vielmehr seine Absicht an, den Kampf im folgenden Jahre wieder aufzunehmen.

Als Leiter der Expedition hatte er bis jetzt gesiegt. Von

den Eismassen in der Baffin-Bai, in der Lancaster-Straße und im Arktisch-Amerikanischen Archipel aufs härteste bedrängt, hatte er immer einen Ausweg gefunden. Trotz der Spalten, der Abgründe und der Klippen hatte er dem Ross-Meer und dem „Tanzsaal des Teufels" zu entrinnen vermocht. Trotz der Schneestürme und des Nebels hatte er auf dem Rückmarsch zur Walfisch-Bucht seine Vorratslager wiedergefunden.

Aber er gestand ein, daß er seit Beginn der Nord-Ost-Passage das Schicksal de Gerlaches teilte, der vor Erreichung eines der magnetischen Südpole vom Eis eingeschlossen worden war; auch sein eigenes Schicksal, als er nach errungenem Sieg am Ausgang der Nord-West-Passage an der Mündung des Mackenzie hatte überwintern müssen, kam ihm wieder in den Sinn.

Dann sprach er schonungslos von der grausamen Enttäuschung, die er, an einer Eisscholle verankert, in dem Augenblick erlitt, als er die Drift nach Süden feststellen mußte. Man möge Vertrauen zu ihm haben, er gäbe seinen Plan nicht auf.

Am Tschaun-Busen gab es einen strengen Winter. Im Januar war die Temperatur auf 62 Grad unter Null gesunken. Die Bären schlichen um die „Maud" herum, und einer hatte sogar Amundsen auf der Schiffstreppe an Deck angefallen und verwundet.

Sie hatten immer zu tun. Sverdrup verbrachte den Winter bei einem Tschuktschen-Stamm, dessen Sitten und Gebräuche er studierte.

Sobald Verwandte und Freunde die Nachricht gelesen

hatten, vertrauten sie dem Draht und dem Funkgerät ihre herzlichen Wünsche an; aber ihre Hoffnung, daß ihre Grüße Hanssen und Wisting noch in Nome, wo sie die beiden Männer vermuteten, erreichen würden, war nicht viel größer gewesen, als wenn sie eine Flaschenpost dem Meere anvertraut hätten.

Anfang Juni 1920 wandte Amundsen nochmals Dynamit an, um sein Schiff frei zu bekommen; er nahm Kurs auf die Bering-Straße, wo er in einem Schneegestöber durch das Chaos von Eisschollen kreuzte.

Nach zwei Jahren Abenteuer, und nachdem er die gesamte Nord-Ost-Passage zurückgelegt hatte, ging die besiegte, aber nicht außer Kurs gesetzte „Maud" am 27. Juli bei Nome vor Anker.

Es war mitten in der Saison des Walfangs. Die schweren Schoner mit ihrem für die harten Stöße besonders geformten Rumpf und dem gedrungenen, starken Mastwerk, die verspätet ihre Mannschaft vervollständigten und ohne Ladung oder mit halber Ladung ankamen, um einen großen Schaden auszubessern, das übelriechende Deck von Tran und Blut besudelt, begegneten sich hier, stießen mit den Bugen zusammen oder gerieten mit den Schiffswänden aneinander, während die Boote von einem Bord zum andern schaukelten, von den Schiffen an Land fuhren und sich zwischen dem Eis, den Ankern und Ketten durchschlängelten.

Roald sprang ans Ufer, wo beinahe kein Durchkommen war vor lauter Öl- und Petroleumfässern, Mehl- und Zwiebacksäcken, Kisten mit Konserven, sowie Riemen, Boots-

haken, Harpunen, in Scheiben aufgeschossenen Tauen und verfaulten Fahrzeugen; er ging den Gruppen der Matrosen aus dem Weg, die eine Heuer besprachen oder sich wegen eines Mädchens, das sie nur flüchtig in einem „Salon" am vorherigen Abend gesehen hatten, stritten, und Kapitänen, die sich wegen eines gestohlenen Schlepptaus oder Ankers beschimpften.

Er betrat die Läden, wo die Kapitäne, alte erprobte Kenner der Beaufort-See, Walfischtran gegen Gold, und Gold gegen Segel, Bohlen und Benzin tauschten und manchmal auch gegen das Lächeln einer Frau, und die morgen, am selben Abend oder in der nächsten Stunde sich wieder in den gefahrvollen Kampf begeben wollten; sie ließen ihm den Vortritt und murmelten seinen berühmten Namen.

Er verlangte Brennstoff für den Motor, Lebensmittel für Menschen und Tiere.

„Wann werden Sie wieder abfahren?"

„Sofort."

„Es gibt niemand hier, der nicht sofort wieder abfahren will", antwortete der Schiffshändler, verbeugte sich jedoch vor dem einzigen Seemann, der zweimal vom Atlantischen Ozean über Norden nach Nome gekommen war, dem einzigen Seemann, der die ganze nördliche Polar-Kugelhaube umschifft hatte. „Wer drängt Sie?"

Es war der Winter, der Amundsen drängte. Seit der Abfahrt von Tromsö am 16. Juli 1918 waren es zwei Jahre, daß der Winter und Amundsen um die Wette liefen, und bisher hatte sich dieser überholen lassen.

Er ging in andere Läden, und Amerikaner, Europäer, Asiaten, Eskimos machten dem Manne Platz, der zum Süd-

pol gelangt und von dort wiedergekommen war. Was mußte er sich denn noch dringend besorgen?

Die Hunde hatten während der langen Fahrten und bei ihren wütenden Schlachten die Koppeln und Zugriemen zerrissen. Die Männer hatten ihre Stiefel abgetragen, und ihre Ölmäntel und Handschuhe waren arg mitgenommen. Die „Maud" hatte zwei Überwinterungen durchgemacht, hatte die Eisschollen durchbrochen, viele davon zermalmt und war über diejenigen hinweggeglitten, die widerstanden hatten. Sie mußte nachgesehen, auf die eine, dann auf die andere Bordwand gelegt, mußte kalfatert, aufgefrischt und überstrichen werden.

„Stellen Sie mir nur eine Anzahl Zimmerleute zur Verfügung! Ich nehme es auf mich, die Arbeit zu leiten. Ich habe auch einigen Schaden im Mastwerk gehabt, der Sturm hat Segel fortgetragen und Tauwerk zerrissen. Ich brauche Segel und Trosse. Aber beeilen Sie sich! Ehe der Winter kommt, muß ich nördlich der Insel Wrangel sein."

Was brauchte er noch? Männer. Es blieben ihm nur seine Getreuen: Sverdrup, Hanssen und Wisting. Von den anderen hatte er genug gehabt; kaum daß sie den Fuß an Land gesetzt hatten, sind sie abgehauen. Aber in Nome, mitten in der Saison, wenn hinter Bering der Wal im Hohl der Wogen sich wälzt, geben sich die Matrosen in diesem Juli 1920 mit nicht weniger als dreihundert Dollar im Monat zufrieden. Amundsen will eine Eskimo-Familie einschiffen.

Als Scott von der Anwesenheit Amundsens an der Eiswand erfahren hatte, schrieb er an einen Freund: „Der

Marsch zum Südpol ist kein Hindernisrennen." Ebensowenig ist eine Treibfahrt mit dem dicken Packeis, die, wie man glaubt, Amundsen in Reichweite des allerdings schon entdeckten Pols bringen wird, ein Spaziergang.

Der Winter drängt Roald Amundsen. Aber warum wartet er nicht, während er seine Vorbereitungen trifft, das folgende Frühjahr ab?

Wer ... oder was stachelt den Norweger derart an? Er selbst, das Fieber, das ihn verzehrt, oder die erlittene Niederlage?

Er will diese Niederlage vergessen machen, vor allem sie selbst vergessen, und zwar durch einen Erfolg. Sofort, ohne Aufschub! Wiederum muß er bei seinem Wagnis mit einbeziehen, daß glückliche Zufälle ihm zu Hilfe kommen.

Scott, aufgerieben vom selben Fieber, hat seine Abreise übereilt und seinen Fehler in der „öffentlichen Botschaft" laut verkündet.

Vom Südpol zurückgekehrt, schloß Amundsen seine Vorträge mit der Aufzählung der Bedingungen seines Erfolges: „... genaueste Vorbereitung bis in die letzten Einzelheiten ..." Aber bereits elf Tage nach seiner Ankunft in Nome, fährt er von dort wieder ab. Am 8. August 1920 macht er sich zur großen, vielleicht fünfjährigen Drift auf, mit einer unvollständigen Mannschaft, bereits überarbeiteten Männern und einem Schiff, das nacheinander zwei nördliche Winter durchgemacht hat. Zahlreiche Kapitäne von Walfängern gehen indessen in Nome vor Anker, um die ernsten, draußen bei schwerem Wetter erlittenen Seeschäden auszubessern.

Er traf bereits Herbstwetter an und brauchte achtzehn

Tage, um die von Eismassen versperrte und von Schneestürmen heimgesuchte Bering-Straße zu überqueren. Ziemlich am Ausgang der Meerenge erhebt sich vor der „Maud" grimmig und herausfordernd die Eisbank, die nicht nur die Durchfahrt verbieten wird, sondern gegen die man sich sofort verteidigen muß. In riesige Stücke auseinanderberstend, die von den Wogen hochgehoben und vom Winde fortgetrieben werden, greift sie das Schiff an.

Außerstande dagegen anzukämpfen, mußte sich Amundsen in die nächstbeste Bucht zurückziehen, die sich ihm an der sibirischen Küste bot: Serdze-Kamen, eine allen Wettern ausgesetzte Reede unter einem noch niedrigeren Breitengrad als Ajon, was in diesen Gewässern seine Nachteile hat, wie man sehen wird.

Kaum vierzehn Tage später meldet ein Walfischjäger bei seiner Ankunft in Nome, der die „Maud" dort gesichtet hatte, daß sie sich in Gefahr befände.

Das war tatsächlich der Fall, und sie war sogar beinahe ständig dem Untergang nahe.

Amundsen hatte ein ähnliches Abenteuer, aber von kürzerer Dauer bei der Nord-West-Passage erlebt. Hundertzwanzig Stunden lang hatte sich die See heftig über die „Gjöa" geworfen, die an der Küste von Boothia in der Nähe von Kapp Christian-Frederick vor Anker gelegen hatte. Hundertzwanzig Stunden hatte der kleine Dan-Motor den Ankern geholfen, Widerstand zu leisten, und die sieben verlassenen eingeschlossenen Kameraden duckten sich unbewußt unter den Wogen, die versuchten, den mit Bootshaken an den Felsen festgemachten Segler loszureißen und an Land zu werfen.

Es ist September, der Zeitpunkt, wo man sich zur Überwinterung vorbereitet und den Schutzwall errichtet. In Serdze-Kamen kann man nicht von einem Schutzwall sprechen. Man muß sich gegen zwei Gefahren verteidigen: das Eis, das vor einem, und das Land, das hinter einem liegt. Wie in Boothia wirft man die Anker mit möglichst viel Kette aus, versucht außerdem, mit den Enterhaken Grund zu bekommen, und setzt dann den 240-PS-Motor in Gang.

Aber in Boothia war Amundsen ein Unbekannter, ein neuer Mann. Er hatte nur sein Leben zu verlieren. Hätten die Osloer von einer Katastrophe gehört, dann würden sie bloß gemurmelt haben: „Es ist zu gewagt gewesen, ein solches Abenteuer mit einem so schwachen Schiff zu versuchen."

Siebzehn Jahre später, an der sibirischen Küste, wiegen die früheren glänzenden Erfolge die neue Niederlage auf. Der Besieger der Nord-West-Passage und des Südpols kann nicht erbärmlich zugrundegehen, weil er sich getäuscht und auf einen Plan versteift hat, weil er überstürzt mit einer verminderten und erschöpften Mannschaft wieder abgefahren war.

Im Navigationsraum, umgeben von seinen Kameraden Hanssen, Wisting und Sverdrup, fährt Amundsen bei jeder Erschütterung zusammen, spürt jeden Stoß schon im voraus und horcht angstvoll auf das Stampfen des Motors.

Würde die „Maud" von einer Eisscholle zermalmt oder, auf den Grund stoßend, leck werden, würde eine Woge sie hochheben und an einem Felsen zerschellen, so wäre dies mehr als eine Katastrophe — eine Vergeltung.

Und es fehlt nicht viel, daß es zu einer solchen kommt.

Der Ansturm hört drei Wochen nicht auf. Bei derartigen Gelegenheiten scheinen die Wut des Meeres und der Widerstand des Schiffes durch einen sozusagen menschlichen Willen angefeuert und getragen zu sein. Und es ist ein erschütterndes Drama, ein Kampf zwischen zwei Wesen, von denen das eine nachgeben muß.

Und dies war die „Maud". Die Anker trieben über den Grund, ohne zu fassen, und das Schiff geriet mit dem hinteren Kiel auf den Sand.

Welcher Seemann kann diese Worte lesen oder aussprechen, ohne große Angst zu empfinden? Auf Sand geraten! Preisgegeben von der Woge, die es hochgehoben hat, und bedroht von einer anderen Woge, stößt das Schiff mit dem Kiel, in dem das ganze Rippenwerk sitzt, heftig auf den Grund. Der Schiffskörper ist erschüttert. Das Schiff läuft Gefahr, aus den Fugen zu gehen. Wenn die versuchten Manöver keinen Erfolg haben, bleibt nach dem schweren Wetter ein zertrümmerter Rumpf auf den Felsen zurück, ähnlich dem eines Seeungeheuers, dem die Aasgeier des Meeres die Haut abgezogen haben.

Amundsen und seine Leute kämpfen, wie man es in einem solchen Falle tut: sie drehen das Ankerspill und werfen trotz der Wogen die Enterhaken ins offene Meer aus.

Aber nachdem der Wind umgesprungen war, machte das Meer selbst die „Maud" wieder flott; der Seemann ist an solchen Wechsel der Situation gewöhnt und hofft darauf. Es war jedoch zu spät. Der Weg nach Wrangel war versperrt. Amundsen mußte einen zweiten Fehlschlag verzeichnen.

Das dicke Eis, wodurch der Segler in Tscheljuskin ein

Jahr festgehalten worden war, hatte ihn dort vor den Winterstürmen geschützt. In Serdze-Kamen, das, wie schon gesagt, an einem niedrigeren Breitengrad als Ajon liegt, wurde die Eisbank bei jedem sehr schweren Wetter zerbrochen und zerstückelt. In den folgenden Monaten war deshalb die „Maud" des öfteren in Not. Und jedesmal war derselbe Kampf zu bestehen.

Im Frühjahr war sie wieder flott, konnte die See halten und sogar nach einigen Ausbesserungen der gefürchteten Enge von Bering Trotz bieten. Aber von der langen Drift würde nicht mehr die Rede sein. Man mußte umkehren.

Amundsen entschloß sich, den Segler nach Seattle zu steuern, der Stadt des Holzes und der Werften, wo er den besten Spezialisten des Schiffbaus an der Küste des Stillen Ozeans anvertraut werden sollte.

Während er das Tauwetter abwartet, prüft Roald den Rumpf und greift nach den Werkzeugen, deren Gebrauch er sich in Borge-lez-Sarpsborg angeeignet hatte. Und bei dieser Arbeit erholt er sich von den harten Strapazen des Winters. Während seine Hände die rauhe Fläche des Holzes berühren, sein Auge die Stärke der Balken prüft und er den vertrauten harzigen Geruch einatmet, schweifen seine Gedanken über die Gegenwart in Vergangenheit und Zukunft hinaus; er sieht die Werftarbeiter vor sich beim Bau des Schiffes, erinnert sich an schwierige Stunden bei der Überwinterung, denkt aber auch daran, daß das Rippenwerk durch die neu angebrachten Stützbalken bis Seattle halten wird.

Diese körperliche Tätigkeit verleiht allem, was ihm widerfuhr oder widerfahren wird, die rechte Bedeutung. Der Geist arbeitet ebensoviel wie die Hände, aber in aller Ruhe, gebändigt und dem langsamen Rhythmus der Bewegungen des Körpers angepaßt.

„Ja, ich bin gescheitert, aber die ‚Maud' ist nicht zerschellt wie soundso viele andere Schiffe. Ich lasse längs der Nord-Ost-Passage keinen Toten hinter mir."

Er sollte erst in Oslo erfahren, daß Knutsen und Tissen nicht nach Norwegen zurückgekehrt waren. Sehr viel später erst sind die Leichen der beiden Matrosen in der sibirischen Tundra aufgefunden worden.

„Ich fühle mich im Besitz all meiner Kräfte. Ich bin für andere Unternehmungen bereit."

Aber der Gedanke an die Zukunft genügt, daß Amundsen von neuem vom Fieber verzehrt wird.

Vor Ungeduld, den neuen Plan, der ihn nicht losläßt, vorzubereiten, übergibt er das Kommando an Wisting mit dem Befehl, die „Maud" nach Seattle zu führen, sobald sie seeklar ist, und springt an Bord eines Walfängers, der mit mehr Glück an Serdze-Kamen vorbeisegelt und Richtung auf die Bering-Straße nimmt.

VIII. KAPITEL

DER BITTERE KELCH WIRD BIS ZUR NEIGE GELEERT

Amundsen organisiert eine doppelte Expedition, gleichzeitig überlegt und wahnwitzig. — Nachdem er den Plan, die nördliche Polar-Kugelhaube zu überfliegen, ausgeführt hat, geht sein Apparat an der Alaska-Küste in Trümmer; danach wird er nichtswürdig betrogen, angegriffen, sogar der Feigheit bezichtigt. — Inzwischen wird die „Maud" unter der Führung von Kapitän Wisting, der sich dem Chaos und dem Aufruhr der Eisbank überlassen hat, von dieser nach einer dreijähriger Treibfahrt zurückgeworfen.

Die befreite „Maud“ hat, nachdem sie durch die frischen Eismassen noch einige Male kurz in die Enge getrieben worden ist, die Bering-Straße überquert, ist längs der Küste des Stillen Ozeans und durch die San Juan de Fuca-Straße gefahren, steuerte durch das breite Binnenmeer und erreichte Seattle, wo sie sofort festgemacht und ans Ufer gezogen wurde.

Sverdrup, Wisting und Hanssen sind an Land gegangen. Wo sie sich auch hinwenden, ringsumher sehen sie auf dem Trockenen Hunderte von Schiffsrümpfen liegen; im Hafen, in der Reede, in der Bucht erblicken sie Tausende von Masten, in der Stadt eine Menge Holzhäuser, die das Gebäude für Forstwirtschaft umgeben, diesen sonderbaren dorischen Tempel mit hundertsechsundzwanzig hohen Säulen, aus dem Holz verschiedener Baumarten geschnitten. Und der Wald bildet einen Gürtel um die Bucht, die Reede, den Hafen, die Stadt und die Werft.

Die Männer sperren ihre von Schnee, Wind und Eisnadeln noch geblendeten Augen weit auf, so wohltuend ist der Blick auf dieses grüne Meer, diese wie mit Rötelstift gezeichneten senkrechten Stämme, die blühenden Zweige und den lavendelblauen Himmel. Der balsamische Duft, der ihnen entgegenströmt, benimmt ihnen den Atem.

Die „Maud“ wird bereits von einem Schiffszimmermann untersucht. Auf den ersten Blick merkt man, daß der ganze Kiel ausgewechselt werden muß. Aber es ist auch nötig, den Rumpf zu entkleiden und jedes Stück gründlich zu prüfen. Das ist eine Arbeit von mehreren Wochen.

„Wir können eine Zeitlang hierbleiben“, sagen die drei Kameraden zueinander.

Amundsen hatte sich in den Vereinigten Staaten nicht länger aufgehalten. Noch ehe die „Maud“ vor Seattle auftauchte, ging er in Oslo an Land und berichtete Nansen von seinem langen Abenteuer. Um seine Schulden zu decken, wendet er sich dann an das Storting und erhält die ansehnliche Unterstützung, die man ihm versprochen hatte. Darauf enthüllt er den Plan, zu dem er sich vielleicht gerade, während die Wogen ununterbrochen über die bei Serdze-Kamen verankerte „Maud“ herfielen, entschlossen hat.

Und dies ist ein erstaunlicher, großartiger Plan, dessen Darlegung allein schon augenblicklich die dreifache Enttäuschung der gerade beendeten Seereise vergessen läßt.

Sobald die „Maud“ in Seattle wieder instand gesetzt sein wird, soll sie die Bering-Straße durchkreuzen und die Treibfahrt nordöstlich der Insel Wrangel beginnen.

„Er sagte uns nichts anderes vor vierzehn Jahren bei seiner Rückkehr von der Nord-West-Passage, als er um Geld bei uns nachsuchte. Aber damals handelte es sich um die ‚Fram‘ und nicht um die ‚Maud‘.“

Amundsen würde jedoch ein Flugzeug an Bord mitnehmen, mit dem man die Eisbank rings um den Segler

auskundschaften wollte.. „Ich hatte schon nach meiner Südpol-Expedition daran gedacht, als ich das Diplom eines Flugzeugführers erhielt, eine Flugmaschine zu verwenden."

Seine Zuhörer erinnern sich daran. Warum hat er es damals nicht gemacht?

„Aber", fügt Amundsen hinzu, „ich werde nicht selbst an Bord der ‚Maud' sein, die ich Kapitän Wisting anvertrauen will. Was mich betrifft, so werde ich, von Alaska ausgehend, mit einem andern Flugzeug versuchen, den Pol zu erreichen."

Das war die neue Überraschung. Ist eine solche Expedition überhaupt möglich? 1919, zwei Jahre früher, haben Alcock und Brown den Atlantischen Ozean von Neu-Fundland nach Island durchquert, und man berichtet, daß sie sich über Bourget, Bossoutrot und Drouhin vierunddreißig Stunden in der Luft gehalten haben. Lange über die Eisbank zu fliegen, ist jedoch eine andere Sache, als einen Rundflug über der Ile-de-France auszuführen oder sogar die Verbindung zwischen einer in amerikanischen Gewässern gelegenen Insel und einer europäischen Insel am 50. Breitengrad herzustellen.

Man wendet ein, daß der Motor einfrieren wird. Er will die Ingenieure bitten, diese Frage zu untersuchen. Aber wenn auch die Menge sich für einen an sich wahnwitzigen Flug begeistern kann, so ist ein Nansen, der geschrieben hat: „Erreichen wir den Pol, daß die Besessenheit aufhört", schwerer zu befriedigen. Jeder Versuch muß einen wissenschaftlichen Nutzen darstellen.

Aber dem Plane Amundsens stimmt eine Menge Enthusiasten und Gelehrte bei.

Er will von Kap Barrow in Alaska abfliegen und den Flug über das Nördliche Eismeer an seiner breitesten Stelle versuchen. Die gewählte Route durchschneidet die gewaltige Anhäufung der Eismassen, die sich ungefähr über dreißig Breitenkreise und sechzig Längengrade ausdehnt, und das Auge des Menschenvogels wird den weißen Raum auf der Suche nach einem Felsen, einer Insel oder vielleicht einem Festland erforschen.

Wenn er den Pol glücklich überflogen hat, wird er je nach den atmosphärischen Bedingungen entweder Richtung auf Kap Columbia auf Grant-Land nehmen, von wo Peary zu seinem Sieg aufgebrochen ist, oder zur King-Bai in Spitzbergen.

Das ist ein umfangreiches Unternehmen, würdig des Mannes der Nord-West-Passage und des Südpols; einerseits soll sich die „Maud" mit einer Anzahl erprobter Polarseefahrer an Bord von der günstigsten Stelle aus der langen Drift überlassen, andrerseits handelt es sich um die rasche, aber für die Erdkunde höchst nützliche Prüfung einer Region, die noch als „unerforscht" bezeichnet wird.

Jedoch dieselben Leute oder ihre Nachkommen, die vom Kai herab einen Blick auf die scheinbar zwischen den hohen Schiffswänden der Ozeandampfer erdrückten „Gjöa" geworfen hatten, zetern über die sinnlose Verwegenheit.

„Was, einen Flug von dreitausenddreihundert bis dreitausendvierhundert Kilometer über die Eisbank hinweg?"

Roald antwortet ihnen, daß die aus Duralumin gebaute

und mit einem Sendegerät versehene Junkers-Maschine, die er in Neuyork bestellt hat, diese Strecke in sechzehn Stunden schaffen kann und fähig ist, sich zweimal so lang in der Luft zu halten.

„Ja, ohne Panne."

Auch ist es auf der Eisbank, die nur selten genügende „Felder" zum Landen bietet, wegen der Abtrift nicht möglich, Vorratslager vorzusehen, wie es Amundsen auf dem Marsch nach dem Südpol gemacht hatte.

Lauter überflüssige, aufregende Erörterungen. Keiner kannte die Eisbank genau, und die Drift hatte Peary nicht gehindert, die Männer, die mit ihm ausgehalten haben, an Ort und Stelle zu bringen.

Der eigensinnige Norweger wendet ein, daß er eine Panne nur deshalb fürchtet, weil sie seinen Versuch unterbrechen würde. Später sollte er schreiben: „Seither habe ich erfahren, daß Forscher und Flieger über die Beschaffenheit eines Gebietes völlig verschiedener Meinung sind, daß eine Eisbank, die den ersteren merkwürdig flach vorkommt, von den letzteren als mit vielen Höckern gespickt beurteilt wird."

Er hat vor, im Flugzeug Lebensmittel, Schlafsäcke und Skier mitzunehmen, die es ihm selbst und dem dazu vorgesehenen Spezialisten, dem norwegischen Schiffsleutnant Omdal, der sich ihm selbst angeboten hat, im Falle einer Panne ermöglichen würden, die Küste zu erreichen. Der Mann, der zweimal den „Tanzsaal des Teufels" überquert hat, fühlt sich, nun beinahe ein Fünfziger, der Sache gewachsen und, wenn nötig, dazu fähig, den Rekord seines Lehrmeisters Nansen einzustellen und vierhunderteinund-

sechzig Tage mit einem einzigen Begleiter auf dem Eise durchzuhalten.

Der Winter 1921/22 geht zu Ende. In Norwegen rieselt und gurgelt das Wasser der Wildbäche unter der kristallklaren Eiskruste. Der Saft macht die Sträucher wieder grün ... Aber Roald hat niemals Muße gehabt, ein Mädchen an die Hand zu nehmen, mit ihm in den Wald zu gehen und die ersten Blumen zu suchen.

Entweder bereitete er eine Expedition vor oder rollte auf dem Schienenstrang von einer Stadt zur andern, um von seinen Taten zu erzählen und ein wenig Geld anzusammeln. Oder er spähte nach dem Wiedererscheinen der Sonne in den Gegenden der Polar-Kugelhaube aus oder rüstete sich zur Überwinterung an der Eisbarriere.

Nun ist es zu spät dazu; die Jugend liebt die Grauköpfe nicht.

In jedem Frühjahr spukt der Gedanke an den kommenden Winter in ihm. Im März 1922, als eine so große noch zu bewältigende Aufgabe vor ihm liegt, quält ihn bereits die Vorstellung von den Eismassen, die im September in der Bering-Straße vorhanden sein werden.

Zum erstenmal im Leben ist der Forscher nicht von Geldsorgen bedrängt ... wenigstens nicht von allzu großen. Die unteren Schiffsräume der „Maud" sind noch gut versorgt. Die beträchtliche, durch das norwegische Volk ihm zugeführte Summe erlaubt ihm, die Ausrüstung zu vervollständigen und die nötigen Apparate anzuschaffen. Er wird sogar noch etwas Geld übrigbehalten. Der Werftbesitzer von Seattle stundet ihm einen Teil der Schuld bis zur Rückkehr der „Maud".

Sobald Amundsen erfährt, daß sein Schiff wieder imstande ist, in See zu stechen, und daß die in Neuyork bestellte Junkers-Maschine zu seiner Verfügung steht, begibt er sich mit seinem Mitfahrer Omdal und dem Flieger Dahl, der die auf den Segler beförderte Curtiss-Maschine führen wird, über den Atlantischen Ozean.

Um sich für den großen Polflug zu trainieren, wollen Amundsen und Omdal von Neuyork nach Seattle über die Großen Seen und die Rocky Mountains fliegen.

Vorsicht, Roald! Das Glücksrad hat sich gewendet, und der Teufel grollt dir, daß er dir im „Tanzsaal" auf den Fersen folgte, ohne dich erwischt zu haben, er, den du auf dem Rückweg nicht aufgeweckt hast, weil die Freude über deinen Erfolg dich beschwingt und beflügelt hat.

Der Benzintank ist gefüllt. Der Pilot übernimmt die Führung; die Junkers löst sich vom Boden und gewinnt an Höhe. Schon sind die beiden Seefahrer der Überzeugung, vom Kap Barrow zum Kap Columbia unterwegs zu sein. Tausend Fuß über Marion in Pennsylvanien streikte der heißgelaufene Motor. Durch ein geschicktes Manöver wurde ein zu heftiger Aufstoß vermieden. Aber wenn die Flieger auch nur blaue Flecke davontrugen, so zerschellte die Junkers auf einem alten Baum.

Ohne sich zuviel anzumaßen, kann man bei Amundsen im Augenblick, als er aus den Trümmern seines ersten Flugzeuges steigt, annehmen, daß er hier erstmals auf den Gedanken kam, einen Flug über das Packeis mit mehreren Apparaten ins Auge zu fassen. Jedoch immer von demselben Fieber verzehrt, das ihn nach einer zu kurzen Zwischen-

landung in Nome die „Maud" wieder in die Arktis hatte steuern lassen, verlangt der Norweger, nachdem er und Omdal mit dem Zuge in Seattle eingetroffen sind, eine andere Junkers-Maschine.

Die wieder zu Wasser gebrachte „Maud" sieht so gut aus, daß Amundsen, von dessen Schritten das Deck vom Vorder- bis zum Hintersteven widerhallt, bedauert, sie zu verlassen und auf das Meer zu verzichten. Er wird sie noch durch die Bering-Straße führen, aber in Kap Barrow an Land gehen, und die „Maud" wird die lange Reise unter den Befehlen eines anderen Herrn fortsetzen.

Mit der Seefahrt ist es für Amundsen zu Ende. Der Junge, der im Osloer Fjord die von den Sprühregen salzig schmekkende Milch einsog; der Matrose, der drei Jahre bei der Verfolgung von Walen und Seehunden gegen die Wellen kämpfte; der I. Offizier der „Belgica", der Kapitän, der mit der „Gjöa" den Atlantischen Ozean durchkreuzte und von dort in den Stillen Ozean fuhr, der Leiter der langen Seefahrt mit der „Fram", der Führer der „Maud" durch die Nord-Ost-Passage – er wird nur mehr einige Abende einschlafen, das Ohr an das Holz gelehnt, auf dessen anderer Seite das Meer murmelt oder heult; er wird nur mehr einige Tage im stillen Navigationsraum arbeiten, und er wird niemals mehr die Angst durchleben, den Kiel auf den Grund stoßen zu hören, oder die Freude, sein Schiff zu retten.

Andere Gedanken beschäftigen Amundsen, der die Fortsetzung seines Abenteuers nicht voraussehen kann, aber

ahnt, daß es auf jeden Fall bis zu seinem Tode außergewöhnlich sein wird.

Die „Maud" mit ihrem neuen Kiel, mit den ausgewechselten Spanten und Deckbalken, dem wiederhergestellten Deck, dem frisch mit Werg verstopften Rumpf, den mit neuen Stahlplatten geschützten Vorder- und Hintersteven, ist reisefertig. Man vervollständigt die Ausrüstung für fünf Jahre: Lebensmittel, Petroleum, Ersatzmaterial. Man richtet Funkentelegraphie ein. Man findet einen Platz für die Curtiss-Maschine, und die Kisten mit der Junkers, die in Kap Barrow ausgeladen werden sollen, sind an Deck mit Tauen festgebunden.

Sverdrup, Wisting, Hanssen, Dahl und die neuen Kameraden werden, wenn alles gut geht, nicht lange an die Tür eines Schiffshändlers noch eines Mechanikers zu klopfen brauchen, und Amundsen wird nicht auf sich selbst angewiesen sein, wie er es in Pennsylvanien gewesen ist, wenn sein Apparat ihn auf dem Packeis im Stich lassen sollte.

Am 3. Juni 1922 fährt die „Maud" durch die Meerenge von Juan de Fuca, und die Männer erblicken ein letztes Mal die grüne Pracht der Wälder.

Das Wasser plätschert ruhig den frisch gemalten Schiffsrumpf entlang.

Die Nachrichten, die vor der Abreise von Seattle von jenseits der Bering-Straße eintrafen, sowohl diejenigen, die ein zurückkehrendes Schiff dem in See stechenden im Vorüberfahren zurief, und auch jene, welche die „Maud" vor Nome von den dort ihre Wunden kurierenden Walfängern empfing, waren keine erfreulichen.

Ein mitten im Juli von Eismassen durchsetztes und von Herbststürmen heimgesuchtes Gewässer erwartete die „Maud".

Die durch einen langen Aufenthalt an Land ausgeruhten Forscher, mit einem neu hergerichteten Schiff unter den Füßen, dessen 240-PS-Motor hell knatterte, hatten jedoch Vertrauen.

Nachdem man Amundsen, Omdal und die Junkers in Kap Barrow an Land gesetzt hätte, würde die „Maud" keine lange Strecke mehr vor sich haben, um das dicke Packeis zu erreichen. Und dann, Gott befohlen!

Die Flieger würden sich eine Ruhepause gönnen, ehe sie abflogen. Hatte Amundsen nicht erklärt, daß sein Apparat nur sechzehn Stunden von Alaska bis Grant-Land brauchen würde?

Aus der Bering-Straße schoben sich die Eisschollen, die, im Süden durch die Insel Saint Lawrence aufgehalten, sich am Kap Prince of Wales zusammendrängten. Amundsen war es nun schon längst zur Gewohnheit geworden, sich zwischen ihnen durchzuschlängeln, und es machte ihm nun, da er das Steuer der „Maud" nur mehr so wenige Tage halten sollte, viel Vergnügen.

Aber als er aus der Bering-Straße herausfuhr, mußte der Segler buchstäblich einen Hagel von Stößen und Püffen über sich ergehen lassen und wurde gezwungen, umzukehren, da es unmöglich war, Kap Hope zu umschiffen oder wenigstens zu erreichen, und er konnte von Glück sagen, hinter sich die Wasserfläche und die Zuflucht des Golfes von Kotzebue zu haben, wo er vor Anker ging.

„Wir werden hier zwei oder drei Tage verbringen, der Wind wird sich drehen und das Wasser vor uns freimachen. Nach ungefähr zwölf Monaten an Land müssen wir uns von neuem an die See gewöhnen. Das ist kl[illegible]“

Ein, zwei Wochen vergingen; de[illegible] und die See, die am Eingang und inmitten de[illegible]r die riesigen Blöcke zermalmten, verän[illegible]

Sollte sich das Aber[illegible]er, beinahe zur selben Jahresze[illegible]reitengrad, aber auf der and[illegible]ud“ den ganzen Winter [illegible] Abfahrt von Nome zurüc[illegible]

Der Norwe[illegible]e Mast-spitze zu klette[illegible]häufung kleiner Eisber[illegible]cholle zu springen, die [illegible]

Was die wi[illegible]rechtzeitig unter Segel geg[illegible] sich dieses Mal und bis h[illegible]berstürzung oder keine zu le[illegible]ng vorwerfen.

War die Stunde[illegible]gte sich Amundsen in seine Koje, ab[illegible]chlaf finden. Wenn er in der Vergangenhe[illegible]gen, die seine Erfolge gesichert hatten, aufzähl[illegible] eine der Voraussetzungen entgangen, warf er s[illegible]or: sein unerhörtes Glück. Tausend Forscher vor ihm hatten ebenso gut wie er ihre Unternehmungen überlegt und vorbereitet und waren gescheitert. Er aber hatte auf den ersten Schlag Erfolg gehabt, und dies zweimal. Die Zeiten haben sich geändert ... das

Ein mitten im Juli von Eismassen durchsetztes und von Herbststürmen heimgesu[illegible]tes Gewässer erwartete die „Maud“.

Die durch einen [illegible]thalt an Land ausgeruhten Forscher, mit e[illegible]hteten Schiff unter den Füßen, desse[illegible]natterte, hatten jedoch Vertraue[illegible]

Nachd[illegible] die Junkers in Kap Barro[illegible]die „Maud“ keine lange [illegible]as dicke Packeis zu erre[illegible]

D[illegible]se gönnen, ehe sie abfl[illegible] daß sein Apparat nur [illegible]nt-Land brauchen würd[illegible]

Au[illegible]die Eisschollen, die, im Sü[illegible]ence aufgehalten, sich am Kap[illegible]endrängten. Amundsen war es [illegible]wohnheit geworden, sich zwischen i[illegible]n, und es machte ihm nun, da er das Ste[illegible]ur mehr so wenige Tage halten sollte, viel [illegible]

Aber als er aus[illegible]ing-Straße herausfuhr, mußte der Segler buchstäblich [illegible]nen Hagel von Stößen und Püffen über sich ergehen lassen und wurde gezwungen, umzukehren, da es unmöglich war, Kap Hope zu umschiffen oder wenigstens zu erreichen, und er konnte von Glück sagen, hinter sich die Wasserfläche und die Zuflucht des Golfes von Kotzebue zu haben, wo er vor Anker ging.

„Wir werden hier zwei oder drei Tage verbringen, der Wind wird sich drehen und das Wasser vor uns freimachen. Nach ungefähr zwölf Monaten an Land müssen wir uns von neuem an die See gewöhnen. Das ist klar."

Ein, zwei Wochen vergingen; der Wind und die See, die am Eingang und inmitten des Golfes sogar die riesigen Blöcke zermalmten, veränderten sich nicht.

Sollte sich das Abenteuer, das zwei Jahre früher, beinahe zur selben Jahreszeit und unter demselben Breitengrad, aber auf der anderen Seite der Meerenge, die „Maud" den ganzen Winter hindurch wenige Tage nach ihrer Abfahrt von Nome zurückgehalten hatte, wiederholen?

Der Norweger verließ nur das Deck, um auf die Mastspitze zu klettern, von wo sich die Sicht auf eine Anhäufung kleiner Eisberge erstreckte, oder um auf eine Eisscholle zu springen, die längs des Schiffes vorbeiglitt.

Was die wieder instand gesetzte „Maud", die rechtzeitig unter Segel gegangen war, anbelangte, konnte er sich dieses Mal und bis hierher keinen Fehler, keine Überstürzung oder keine zu leicht genommene Entscheidung vorwerfen.

War die Stunde der Ruhe gekommen, legte sich Amundsen in seine Koje, aber er konnte keinen Schlaf finden. Wenn er in der Vergangenheit die Bedingungen, die seine Erfolge gesichert hatten, aufzählte, war ihm eine der Voraussetzungen entgangen, warf er sich vor: sein unerhörtes Glück. Tausend Forscher vor ihm hatten ebenso gut wie er ihre Unternehmungen überlegt und vorbereitet und waren gescheitert. Er aber hatte auf den ersten Schlag Erfolg gehabt, und dies zweimal. Die Zeiten haben sich geändert ... das

Rad hat sich gedreht ... das sind allgemeine, sehr ausdrucksvolle Formeln, die in allen Sprachen das gleiche ausdrücken.

Amundsen erhob sich und rief seine Leute zum Manövrieren. Er mußte versuchen, koste es, was es wolle, freizukommen. Während zweier Wochen waren alle Maßnahmen vergeblich gewesen, und Amundsen gab schon die Hoffnung auf, jemals den Kotzebue-Sund zu verlassen, als ein Windstoß die Eismassen zerteilte, die „Maud" erfaßte und über Kap Hope hinaustrieb.

Erinnert man sich, daß zwei Jahre früher an der sibirischen Küste das Meer, das viele Tage lang über den Segler hergefallen war, ihn wieder flott gemacht hatte?

Aber dieser selbe Windstoß, dieser selbe Sturm mit seiner gefährlichen Flottille von Trümmern der Eisbank im Gefolge, dem die „Maud" die Umschiffung Kap Hopes verdankte, trug sie nach Westen, der Insel Wrangel und der großen Abtrift zu. Amundsen würde sich darüber gefreut haben, wenn er nicht mit Omdal und der Junkers-Maschine in Kap Barrow, das sich im Osten befand, hätte an Land gehen müssen.

Einen Monat hatte er in Kotzebue verloren. Amundsen blickte zum Himmel empor, wo die Schneewirbel ihm zu Schreckbildern des Winters wurden. Sollte er der „Maud" vorschreiben, gegen diesen neuen Sturm anzukämpfen, sich mit Hilfe des Motors der engen Durchfahrt zwischen der Eisbank und Alaska zu nähern, sich dort hineinzuwagen und unter allerlei Gefahren zum Kap Barrow vorzudringen?

Bis die Flieger und das Flugzeug an Land gebracht wären, würde es zu spät sein; die Eisbank hätte sich wieder wie

eine Falle um den Segler geschlossen, und man hätte die Treibfahrt auf das kommende Jahr verschieben müssen.

Ein Walfänger tauchte auf; sein dicker schwarzer Rumpf war vom Rauch des vibrierenden Motors eingehüllt; die Reffen in seinen dunkelroten Segeln und sein Kurs verrieten, daß er sich bemühte, die Küste von Alaska zu erreichen.

Amundsen zögerte nicht und ließ einige Flaggen nach dem internationalen Code hissen. Aber würde der Patron des Schoners, wohl einer jener Kapitäne, die oft steinreich sind, die beiden Flieger und ihren Apparat an Bord mitnehmen und sie am Kap Barrow ausschiffen wollen?

Einige Minuten später legte der Walfänger bei, und Amundsen kletterte die Schiffsleiter hinauf. Das Geschäft war schnell abgeschlossen. Es dauerte viel länger, die Junkers und die Ausrüstung umzuladen.

„Los! Halten wir uns nicht weiter auf!" Man mußte sich trennen. War es möglich, daß Amundsen seine „Maud", unterwegs zur großen Treibfahrt, so plötzlich verließ? Die Motoren waren in vollem Gang, die Ruderpinne des Walfängers wurde nach der einen Seite gelegt, die des Polarschiffes nach der andern, und die Segel wurden gehißt.

Man hatte kaum Zeit, sich von einem Deck zum andern unter Winken „Gute Fahrt!" zuzurufen.

Der Ostwind, bei dem der Walfänger wieder zu lavieren begann, während Roald und Omdal über das Behänge der Deckkajüte lehnten, trieb die „Maud" wie eine Feder auf Wrangel zu, dem dicken Packeis, dem Unbekannten entgegen.

Der Schnee zauberte rasch einen dichten Schleier zwischen die beiden Schiffe.

Der Amerikaner verzichtete auf den Kampf, ehe er sich noch in Höhe von Kap Barrow befand, und Amundsen stimmte zu, an einem auf der Karte mit Wainwright vermerkten Ort ausgeschifft zu werden.

Amundsen stand mit Omdal auf den großen Uferkieseln, von den Eskimos umringt, die geholfen hatten, die Junkers und die Ausrüstung an Land zu schaffen, und schaute dem sich vorsichtig entfernenden Schiffe nach.

Ein einziges Mal hat er sich ebenso verlassen gefühlt, und zwar in der Walfisch-Bucht, aber dort war ein mit Lebensmitteln angefülltes, geheiztes und beleuchtetes, mit Kammern und einer Messe versehenes Überwinterungshaus errichtet worden, in Polarexpeditionen erfahrene Kameraden halfen ihm, und an die hundert Grönländer-Hunde bellten einander wütend an.

Er wandte sich zur Küste: Gestade, Felsen und dahinter eine riesige, öde Ebene, die allmählich zu einer vereisten Gebirgskette anstieg, deren von aller Welt trennende Gipfelreihe man in der Ferne entdeckte.

„Zunächst müssen wir leben", sagte Amundsen zu Omdal. „Suchen wir eine Zuflucht, um uns vor Wind und Kälte zu schützen, um uns etwas zu kochen und zu schlafen."

Wainwright mit seiner Bevölkerung von Eskimos, Matrosen, meistens Fahnenflüchtige, die sich als Händler niedergelassen haben oder sich mit dem Überholen von Schiffen beschäftigen, und mit seinen wilden, hungrigen Hunden ist eine Art Lagerplatz, wo die glücklichen Fischer ihre Fässer mit Tran ausladen und Lebensmittel und Material vor-

finden und wo die unglücklichen ihre Verwundeten und ihre Toten zurücklassen, ihre leichten Seeschäden reparieren, die von Wellenschlag und Eis zerschmetterten Boote ersetzen und unterwegs auf ihrer Seereise Taue, Segel, Spieren und Waffen kaufen.

Die am Ausgang der Bering-Straße erlittene Verzögerung von einem Monat und die Unmöglichkeit, Kap Barrow zu erreichen, die andere Niederlassung an dieser öden Küste, aber wichtiger, besser organisiert und allerlei Hilfe bietend, erschweren den Plan Amundsens außerordentlich.

Die ersten Tage verstreichen damit, einen Bretterbau ausfindig zu machen, der das Flugzeug schützen würde, ihn zu verstärken, instand zu setzen, auszustatten und wohnlich herzurichten.

Das sind keine Arbeiten, die der Mann des Südpols und der Schiffsleutnant Omdal als unter ihrer Würde halten. Wie alle Seeleute lieben sie den körperlichen Kampf, den der Mensch gegen die Naturkräfte führt. Hier heißt es, sich selbst zu verteidigen und außerdem das Flugzeug gegen Kälte und Feuchtigkeit zu schützen.

Die Kisten werden unter vielem Geschrei und Gekläffe durch eine Gegend befördert, wo die einzigen Pfade durch Schluchten, über reißende Wildbäche und zwischen den in den Schneefeldern verlorenen Felsen nur dürftig mit den Abdrücken von Stiefeln, Fußlappen und Pfoten gekennzeichnet sind. Dann sitzen die beiden Männer am ersten Abend einander gegenüber, die Ellenbogen auf den Tisch gestützt, die Füße vor dem Petroleumofen ausgestreckt, beim kläglichen Licht einer Sturmlampe, die ihre Schatten auf die Schlaf-

säcke, die Geräte und den noch eingepackten Flugapparat wirft, der Stück für Stück zusammengesetzt werden muß, ehe er sie zum Pol und dem Kap Columbia bringen wird.

Sie stecken ihre Pfeifen an und trinken einen Schluck Tee. Der ehemalige Matrose fühlt sich hier nicht ganz so wohl wie im Logis eines Walfängers, und das Halbdunkel läßt ihn an die Kojen und Laufbrücken der „Belgica" denken oder an die Helligkeit der Logis, des Navigationsraumes und des Salons mit seinen Reihen von Büchern auf der „Maud" ... die nach Wrangel segelt.

Er blickt um sich; da stehen die Kisten mit der Junkers-Maschine und die Benzinkanister im traurigen Licht einer Petroleumlampe. Ist er es, Roald Amundsen, der die Nord-West-Passage entdeckt und den Südpol erreicht hat, er, der sich nun in dieser Hütte dem ungeheuren geheimnisvollen Polarpackeis gegenüber befindet? Ist er es, der diesen unseligen Plan ausgedacht hat: mit der Junkers aufzusteigen, die reichlich mit Benzin versorgt sein soll, und zu einem Flug von dreizehn- bis vierzehnhundert Kilometer über der Arktis zu starten?

Seit ihrer Ankunft haben die beiden Männer zwar über wenig, aber immerhin noch genug Zeit verfügt, um nach beendeter Arbeit die Gegend nach einem zum Abflug geeigneten Gelände zu untersuchen, einem hartgefrorenen Schneefeld, über das die Schneekufen des Flugzeuges gleiten könnten, ohne an einen Stein zu stoßen und daran zu zerbrechen, mit einem Wort, einer ebenen Fläche ohne Klippe.

Sie haben noch kein einziges solches Gelände entdeckt. Omdal wollte am nächsten Tag wieder auf die Suche gehen.

Ist der Platz gefunden, wird man dort einen Schuppen errichten und das Flugzeug und das Benzin hintransportieren. Das Montieren wird lange Zeit dauern. Außerdem muß man einen Probestart unternehmen.

„Ich glaube nicht, daß wir vor dem Winter zum Abflug bereit sein werden, und dann wird es zu spät sein", sagt plötzlich Omdal, dessen Gedanken mit den Überlegungen Amundsens genau übereinstimmen.

Dieser fährt fort zu rauchen und antwortet nicht.

In der Arktis ist der Durchschnitt der klaren, nebelfreien Tage während der Monate Juni, Juli, August und September gleich „null". Er beträgt vier im Oktober und steigt bis fünfzehn im Dezember, aber dann herrscht die Nacht. Der Mann, der mit Dr. Cook mitten im antarktischen Winter auf Seehundjagd gegangen war, um die Mannschaft der „Belgica" zu versorgen, würde nicht gezögert haben, im Dezember von Wainwright abzufliegen. Aber hatte er nicht den Flug zum Pol mit der Erforschung der Eisbank begründet?

Ereignete sich wieder eine noch so alltägliche Panne wie jene, die den Sturz der ersten Junkers in Pennsylvanien verursacht hatte, so befanden sich die beiden Männer hier ganz allein, hundert, zweihundert, dreihundert Meilen oder unter Umständen noch weiter von jeder bewohnten Niederlassung entfernt, mitten in der Polarnacht, vielleicht sogar einer von ihnen, wenn nicht beide, verwundet.

Amundsen klopft die Asche aus seiner Pfeife.

„Ja", antwortet er endlich, „ich glaube, es ist zu spät für dieses Jahr."

Sie arbeiten jedoch weiter am nächsten Tage, die folgen-

den Tage. Sie erforschen die Gegend, prüfen, peilen, stellen in den Schneefeldern Messungen an und entdecken schließlich eine passende Stelle; sie stampfen einen Zugangsweg, errichten einen Schuppen, befördern die Kisten hin, aber öffnen sie nicht.

„Omdal, Sie werden den Winter hier verbringen. Ich selbst will versuchen, Nachrichten von der ‚Maud' zu ermitteln."

Er rüstet sich aus, wählt unter den wilden Hunden einige, die sich nicht gegen das Geschirr sträuben, spannt sie an und fährt nach dem dreizehnhundert Kilometer entfernten Nome, das er in neunzehn Tagen erreicht. Neunzehn Tage in herrlicher Freiheit und Einsamkeit auf der gefrorenen Spur, die ihn Stunde für Stunde von der arktischen Finsternis wegführt; neunzehn Abende, wo er am Rastplatz den Hunden getrockneten Fisch hinwirft, wo er sich die Suppe mit Pemmikan kocht und Tee zubereitet; neunzehn Nächte, wo er, der ehemalige Walfänger-Matrose, in seinen Schlafsack verkrochen, vor dem Einschlummern Jahr um Jahr seines erstaunlichen Abenteuers wieder erlebt.

Nome mit seinem Eismeer, seinen verlassenen, stilliegenden Schiffen, die das Wasser nur zu den Stunden, wenn Flut und Sturm sich vereinigen, herumstößt, liegt im Winterschlaf; dort findet er eine Bevölkerung vor, die keine anderen Sorgen hat als zu essen, unmäßig zu trinken und die in der Arktis im vergangenen Sommer errungenen Goldstücke zu verspielen, eine Bevölkerung, die ein etwas gespenstisches Dasein führt in Hotels, Kramläden und „Salons", deren Lampen nicht verlöschen.

Er entfaltet die Zeitungen, die Kuriere in Gruppen von zehn, zwanzig Mann über die vereisten Ebenen aus Seattle und San Franzisko mitbringen.

Die Zeit ist fern, wo ein im Frühjahr auf King William-Land verfaßtes Telegramm Oslo erst im Herbst erreichte. Die Stationen von Spitzbergen und Stavanger regulieren ihre Apparate nach der Längenwelle der „Maud" und horchen auf das Schwingen der kleinen Stimme. Am selben Abend weiß die ganze Welt, was sich an Bord des Polarschiffes zuträgt.

In den Gewässern von Kap Hope, wo Amundsen die „Maud" verlassen hat und wo sie hinter dem dichten Schneeschleier verschwunden ist, hat sich die „Maud" vom Wind treiben lassen und vor sich ein ziemlich eisfreies Meer gefunden. Mit Kurs nach Nordwesten hat sie den 70. Parallelkreis überschritten und war elf Tage nach der Abfahrt in Sicht der Insel Herald, in den Gewässern von Wrangel.

Am 22. August 1922 hatte sie die Eisbank am 72° 20′ Breite und 175° 25′ östlicher Länge erreicht und dort Anker geworfen. Die Treibfahrt hatte endlich begonnen.

Amundsen freut sich. Die „Maud" ist gerade dort, wohin er sie führen wollte, wohin er sie vier Jahre vorher hätte führen müssen.

Er entfaltet andere Zeitungen, sucht und entdeckt rasch unter der Rubrik „Neues aus aller Welt" das kurze Telegramm, das ihn angeht.

„Die ‚Maud' auf Treibfahrt im Nördlichen Eismeer. Nach einigen Tagen langsamen Vordringens gegen Norden

hat die in wildem Aufruhr befindliche Eisbank das berühmte Schiff zum 72. Breitengrad zurückgeworfen. Alles geht gut an Bord."

72. Breitengrad. Durch dieses Zurückgehen liegt das Schiff ungefähr in Höhe von Wrangel. Aber man braucht sich nicht darüber zu wundern, noch deshalb traurig zu sein. Dieselbe wilde Bewegung wird es wieder nach Norden werfen.

Das Wetter beginnt so schlecht zu werden, daß keine Kuriere mehr von Süden ankommen. Nome ist abgeschnitten, und Amundsen muß in jener Untätigkeit, die er in Wainwright so sehr gefürchtet hatte, ausharren mitten unter Walfischjägern, die seine Sorgen kennen, sie aber nicht mit ihm teilen.

Um Weihnachten herum, das die Männer dort auf ihre Art durch noch zügelloseres Spiel, noch ausgedehntere Schlemmereien und Saufgelage zu feiern beginnen, wirft ein Mann, dessen keuchende Hunde sich im Schnee wälzen, die Postsäcke auf die Schwelle des Postamtes.

Man übergibt Amundsen, der herbeigeeilt ist, die Zeitungen, von denen eine an erster Stelle die letzte Radiomeldung der „Maud" vom 14. Dezember bringt.

Sie ist kurz. Die Position wird angegeben: Breite 73°04', östliche Länge 173°; der Bericht über die Mannschaft lautet: „Körperliche und seelische Verfassung ausgezeichnet. Wir nehmen die gewöhnlichen Beobachtungen vor."

Die Treibfahrt nach Norden hat wieder begonnen; aber Amundsen muß Genaueres erfahren. Er schließt sich in sein Zimmer ein, entrollt eine Karte, trägt darauf mit der Blei-

stiftspitze die Schiffsorte ein, und zwar den letzten und den vorhergehenden, nimmt einen Kompaß und einen Winkelmesser zur Hand und stellt seine Berechnungen an.

In vier Monaten hat die „Maud" auf der Treibfahrt vierhundertfünfzig Kilometer zurückgelegt, also weniger als vier Kilometer täglich. Aber sie befindet sich in den Gewässern, wo die „Jeannette" einundvierzig Jahre früher abtrieb, und folgt derselben Richtung.

Sind die Trümmer der „Jeannette" nicht vermutlich in die Nähe des Pols getrieben worden? Die Zeit spielt keine Rolle. Die „Maud" besitzt Lebensmittel für fünf Jahre. Auf ihrem Deck befindet sich ein Flugzeug. Vor allem wird sie bestimmt der Pressung des Eises widerstehen.

Amundsen gewinnt wieder Vertrauen und faßt sich in Geduld, jene wunderbare Geduld, die es ihm ermöglicht hat, die Nord-West-Passage zu entdecken und zu durchqueren.

„Denken wir jetzt an unseren Flug über das Packeis zum Pol und nach Grant-Land."

Um seine Aussichten zu vergrößern, bittet er wieder einen Seemann, einen angesehenen Piloten der norwegischen Luftschiffahrt, den Schiffsleutnant Leif Dietrichson, sich mit ihm und Omdal zusammenzutun.

Während er auf ihn wartet, veröffentlichen die Zeitungen eine neue Nachricht der „Maud", die wochenlang geschwiegen hat. Es ist eine kurze Nachricht. Sie ist von Männern abgefaßt, die das mönchische Leben des Forschers erwählt, die den arktischen Winter vor sich haben und von denen jeder auf sich selbst angewiesen ist; so fühlen sie nicht das

Bedürfnis, mit denjenigen, die jeden Abend einen Sperrsitz in einem Theater einnehmen können, zu schwatzen.

„16. März 1923. Breite 74° 02'. Östliche Länge 170° 20'. Richtung Nord 54° West. Geschwindigkeit: 2 km täglich. Zurückgelegte Entfernung von Dezember bis März: 183 km. Alles geht gut an Bord."

Amundsen empfängt Leif Dietrichson. „Die Nachrichten der ‚Maud' sind gut", sagt er zu ihm. „Die Drift geht langsam voran, aber sie ist etwas nordwärts abgeschwenkt. Machen wir uns auf den Weg nach Wainwright."

Das große Frühlingsfest in der Arktis hat begonnen. Das Blut des Ozeans kreist von neuem; die Ausdehnung der Wasser sprengt das Eis; im Hafen von Nome wird es wieder lebendig; die Lukendeckel der Schiffe öffnen sich; die Männer klettern ins Takelwerk; Segel sind gehißt; Motore laufen; man dreht die Ankerwinde; ein Anker kommt zum Vorschein, dessen Kette der reinste Eisblock ist; ein Matrose, der rittlings auf einer Rahe sitzt, meldet laut, daß er draußen auf offener See ein Schiff sichtet, und zwar zwischen der Eisbank und der Küste, mit Kurs nach Norden; die Vordersteven treiben die Eisschollen auseinander. Man kann sich auf die Jagd begeben hinter dem grauen Rücken der Wale, die ebenfalls die Bering-Straße durchschwimmen, um für den Fortbestand ihrer Art zu sorgen.

Die Sonne bleibt jeden Tag länger über dem Horizont. Bald wird sie rötlich erglühen unter ihren prächtigen Nebelschleiern, wird die Eisnadeln des Regens in Feuerwerk verwandeln und sich um die Polar-Kugelhaube bewegen.

Roald Amundsen und Leif Dietrichson finden Omdal neben der Junkers, die nicht nur aus den Kisten geholt, sondern aufmontiert und in einem an der Grenze des Schneefeldes erbauten Schuppen untergebracht worden ist.

Der Mai ist der günstigste Monat für einen Flug über die Arktis. Im April, der einen höheren Prozentsatz an klaren Tagen hat, ist es noch zu kalt. Die Wahrscheinlichkeit, den Flug ohne Nebel und ohne Niederschlag durchführen zu können, steht eins zu vier. Vom Kap Columbia bis Wainwright sind es nur sechzehn Stunden Luftweg*. Man braucht nur den Tag zu wählen. Wenn der Apparat unglücklicherweise während des Fluges eine Panne erleidet, werden die Forscher mehrere Monate vor sich haben, um die Küste zu erreichen.

Die Ausrüstung ist fertig. Die Benzinfässer sind an Ort und Stelle. Der Motor läuft gleichmäßig. Es genügt, einen Probestart zu machen — wenn es nur bei diesem einen geblieben wäre, vielleicht...? Und dann wird der Pilot, sobald die Benzinbehälter gefüllt sind, nach Norden abfliegen.

Die Junkers gleitet übers Eis, erhebt sich, macht die Runde um das „Feld", steigt noch höher, nimmt Richtung über die offene See, senkt sich, kehrt zurück, fliegt über Eskimos und Hunde, die voller Angst fliehen, wendet, stößt nach unten und landet.

Man läßt den Motor abkühlen, dann prüft man den Appa-

*Am 29. Mai 1951 flog der amerikanische Kapitän Charles Blair allein an Bord einer „Mustang" von Bardufoss nach Fairbanks in Alaska in zehn Stunden neunundzwanzig Minuten. Er war unterwegs teilweise durch heftigen Gegenwind aufgehalten worden und überflog den Pol in einer Höhe von 6500 m. Entfernung: 5540 km. Durchschnittlich: 513 Stundenkilometer.

rat Stück für Stück; einige Schrauben müssen nachgezogen und das Triebwerk angespannt oder ausgedehnt werden.

Amundsen beschließt, einen zweiten Versuch vorzunehmen, und nach einer letzten Regulierung werden die Flieger auf die andere Seite der nördlichen Kugelhaube abfliegen, denn das Wetter ist klar und ruhig.

Von neuem befindet sich das Flugzeug in der Luft, klettert hoch, gleitet herab, klettert wieder hoch, dreht sich auf der einen Tragfläche, dann auf der andern, wendet sich zur See, dann zur Küste, gewinnt an Höhe, verliert sie langsam wieder wie ein Sperber, der im Flug eine Beute erspäht, stellt sich in die Achse des „Feldes" mit ausgestreckten Schneekufen, die Landeklappen angezogen wie ein im Sturz bremsender Vogel seine Flügel, berührt den Schnee, gleitet einen Augenblick weiter, überschreitet ein wenig die Grenze des erkundeten Feldes, danach legt es sich auf eine Seite und stößt plötzlich an einen Felsen.

Das Fahrgestell ist gebrochen.

Zieht man von Wainwright eine gerade Linie über den Pol, erreicht man genau Spitzbergen, wo im selben Augenblick die Freunde Amundsens ihn erwarten, während sie den Vorbereitungen des Schweizers Mittelholzer beiwohnen, der sich anschickt, in Richtung Kap Barrow abzufliegen.

Mehrere Wochen befand sich Amundsen, „von allem entblößt", wie er viel später schreiben sollte, in Seattle, wo die „Maud" ein Jahr früher klar gemacht hatte. „Mein ganzes Hab und Gut bestand in einem beschädigten Flugzeug, von dem niemand etwas wissen wollte."

Nach dem Unfall hatte er darauf verzichtet, den Flug wieder zu versuchen. Er wäre gezwungen gewesen, in Neuyork Ersatzstücke zu bestellen, sie durch die Vereinigten Staaten befördern und in San Franzisko oder in Seattle auf einem Schiff einladen zu lassen. Aber an welchem Datum würden sie in Wainwright angelangt sein? Sicherlich zu spät. War der Mai vorbei, dann war es auf alle Fälle schon zu spät. Der Norweger hatte die im vorhergehenden Jahre erlebten Stunden der Enttäuschung nicht vergessen.

Man glaubt, daß er auf amerikanischem Boden beim Anblick der Trümmer seines ersten Apparates bereits den Flug über das Packeis mit mehreren Flugzeugen ins Auge gefaßt hatte. Nachdem er sich in Alaska von seinem zweiten übelzugerichteten Flugzeug abgewendet hatte, stand sein Entschluß fest. Übrigens sollte er bald davon sprechen. Aber er übertrieb die Wahrheit nicht; noch einmal war er ruiniert. Nach dem Kauf der zwei Junkers und der an Bord der „Maud" geladenen Curtiss war ihm nicht eine Krone geblieben, um die Rechnungen des Werftbesitzers zu begleichen und die Lieferanten in Seattle zu bezahlen.

War er deshalb entmutigt? Keineswegs. Viele Menschen würden es gewesen sein, aber nicht ein Roald Amundsen, nicht ein Polarforscher. Sein großes Abenteuer wäre nicht so erstaunlich, wenn nicht solche Demütigungen damit verbunden gewesen wären. In die Einsamkeit der Arktis und der Antarktis sind Schmerzensschreie, Hilferufe, gemurmelte Gebete Sterbender, sogar Anklagen gedrungen, aber niemals Ausrufe der Enttäuschung noch des völligen Verzichtes.

Im Augenblick ging Amundsen mit sich zu Rate. Seit

dem Südpol hatte er keinen Erfolg mehr zu verzeichnen. Jedoch er hat inzwischen ebenso gekämpft, vielleicht noch mehr. Die Wahrheit ist, daß er sich des öfteren schwer geirrt hat.

Eines Tages, als er sich immer noch in Seattle aufhielt und sich gerade im Büro eines bedeutenden Schiffsmaklers befand, wo er wieder einmal den ärgerlichen Unfall erzählt hatte, der daran schuld war, daß er nicht zum Pol und nach Spitzbergen aufbrechen konnte, äußerte er laut seine Gedanken, das Ergebnis seiner durch die letzte Erfahrung hervorgerufenen Überlegungen.

Ein Wasserflugzeug, sagte er, von einer Wasserfläche aufsteigend und aufs Wasser niedergehend, würde mehr Sicherheit bieten als ein Apparat mit Schneekufen, der Gefahr läuft, bei jeder freiwilligen oder unfreiwilligen Berührung mit der Eisbank zu zerschellen. Er glaubte, die Eisbank besitze zahlreiche Kanäle, die einem Apparat mit Schwimmer erlauben würden, eine langsame Erforschung aus der Luft zu ermöglichen. Die Wissenschaft würde dadurch gewinnen. Und wenn zwei Wasserflugzeuge miteinander starten, sich nicht aus den Augen verlieren oder durch Funkentelegraphie in Verbindung bleiben würden, so könnte eines dem andern zu Hilfe kommen, und das Wagnis wäre geringer.

Zwei Wochen später rief ihn der Schiffsmakler, bei dem er sich darüber geäußert hatte, in sein Kontor.

„Wann wären Sie bereit zu starten?“

„Wohin und womit?“

„Zur Erforschung der Eisbank mit Wasserflugzeugen.“

„Ich bin ruiniert, Sie wissen es doch.“

„Drei Dornier-Wal sind bei der ‚Societa italiana di construzione meccaniche' in Mailand bestellt." (Das war eine verdeckte deutsche Firma. Es ist am Tag nach dem Versailler-Vertrag.)

„Wer soll sie bezahlen?"

„Machen Sie sich deswegen keine Sorgen. Die Gelder sind aufgetrieben."

Während Amundsen durch die Straßen von Seattle ging und der Abfahrt von Schiffen in die Arktis beiwohnte, war in seinem Kopf der Plan gereift, den er im Kontor des Maklers diesem auseinandergesetzt hatte, allerdings ohne die Hoffnung, ihn so rasch verwirklicht zu sehen.

Er hatte sich gedacht, wenn er die Möglichkeit gehabt hätte, so würde er von Spitzbergen abgeflogen sein und zunächst den zwischen dieser Insel und dem Pol eingeschlossenen Teil des Packeises erforscht und es sich für später aufgespart haben, weiter vorzudringen.

Der Seemann, der er immer blieb, auch als er nicht mehr auf einem Schiff fuhr, hatte schon die Männer ausgewählt, die ihn begleiten sollten, hatte sich die nötige Ausrüstung genau überlegt und sogar schon Entschlüsse über Einzelheiten gefaßt.

So antwortete er sofort dem Makler, daß er im nächsten Frühjahr bereit wäre. Und ohne nach ausführlicheren Erklärungen zu fragen, schiffte er sich nach Oslo ein.

Der Herbst 1923 begann. Nicht ein Tag durfte verloren gehen, wenn man sich unmittelbar im folgenden April ans Werk machen wollte. Von nun an mußte man sich mit dem Standort beschäftigen, den er in Ny-Aalesund ausfindig ge-

macht hatte, dem Mittelpunkt des norwegischen Bergbaues an der King-Bai in Spitzbergen, ferner mit der Reederei, die dorthin das Material und die Flugzeuge befördern sollte, und außerdem mit der Ausrüstung.

Nur die Flucht der Tage drängte ihn. Kein ernsthafter Konkurrent war auf dem Plan. Der Schweizer Mittelholzer, dem es gelungen war zu starten, der aber bei einem Flug von sieben Stunden nur wenig über den 80. Parallelkreis hinausgekommen war, schien die Sache aufgegeben zu haben.

In Oslo arbeitete Amundsen ganz in der Stille und sah sich nach Mitarbeitern um, ohne seinen Plan an die große Glocke zu hängen. Als man ihn boshaft und gemein angriff, ihn sogar der Feigheit anklagte, den Unfall in Wainwright vorgetäuscht zu haben aus Angst vor dem Flug über die Eisbank, schwieg er und bereitete seine Vergeltung vor. Mit dreiundfünfzig Jahren besaß er große Erfahrung und war schlau und vorsichtig geworden. Die Zeit war fern, wo er die Bürger an einen Kai von Oslo führte, um die dort vor Anker liegende „Gjöa" sich anzusehen.

Jedoch kann ein Amundsen nicht bei der Regierung nachsuchen, um ein Schiff zu bekommen, kann nicht an den und jenen bekannten Flieger schreiben, keine Besuche bei Lieferanten machen, nicht die Meteorologen um Beistand bitten — man sieht daraus, daß Amundsen seine Sache bis ins kleinste vorbereitete —, ohne daß ein benachrichtigter Journalist es erfährt und versucht, noch mehr herauszubringen.

So veröffentlichte die Presse, nachdem sie den Expeditionsflug angekündigt hatte, erstaunliche Informationen.

„Die Vereinigten Staaten", las man, „bieten ihre Mithilfe Amundsen an und stellen ihm einen der besten Piloten ihrer Flotte zur Verfügung: Ralph Davidson, und Italien ermächtigt den geschickten Flieger Antonio Locatelli, an der Expedition teilzunehmen.

Die Wasserflugzeuge – drei Dornier-Wal –, mit Radiostation an Bord und mit einer Spezialvorrichtung für das Loslösen vom Eis und einem verstellbaren Propeller zum Bremsen bei der Landung versehen, sollen auf Schiffen befördert werden, die, von der Westküste Spitzbergens abfahrend, soweit wie möglich in die Eisbank vorrücken werden."

Diesen phantastischen Nachrichten schenkt Amundsen wenig Beachtung. Er ist sehr beunruhigt. Der Polarsommer ist seit langem zu Ende, und die Rundfunkstationen von Spitzbergen und Stavanger haben vergeblich auf eine Mitteilung gewartet. Wenn sich die „Maud" auch vielleicht gemeldet hat, so ist sie doch seit mehreren Monaten nicht mehr gehört worden.

Endlich, am 3. Dezember, läßt eine kleine abgerissene Stimme, die sofort als diejenige des Polarschiffes festgestellt wird, die Membrane des Hörers erzittern. Und es ist beinahe ein Notsignal, das Amundsen weitergegeben wird. Vom 16. März bis 6. September ist das Schiff nach Nordwesten abgetrieben worden. An diesem Tage war der Standort 76° 16′ Breite und 163° östliche Länge. Dann hatten sehr frische Nordwestbrisen die „Maud" hundert Meilen nach Süden zurückgeworfen, wo sie Ende Oktober so hef-

tige Stöße erlitten hatte, daß jedes andere Schiff zerschmettert worden wäre. Zuletzt lag sie am 75° 10′ Breite und 159° 30′ östlicher Länge.

Dieses Mal hatte Amundsen nicht nötig, eine Karte auszubreiten und die Entfernungen zu messen. Er ist in Gedanken im Navigationsraum der vier Jahre früher an einer Eisscholle verankerten „Maud". Sein Sextant liegt auf dem Tisch, und der Bleistift verzeichnet die aus der letzten Berechnung sich ergebenden geographischen Koordinaten. Und diese Koordinaten waren bis auf wenige Meilen jene, die das Schiff per Radio weitergab!

Seit vier Jahren so viele Anstrengungen, Kämpfe, Leiden, ein solcher Aufwand an Mut und Energie! Man hatte auf der Insel Ajon überwintert, die Bering-Straße hin und zurück durchquert, den mehrere Wochen in Serdze-Kamen in Seenot befindlichen Segler gerettet, war von neuem durch die Bering-Straße gefahren, hatte in Seattle die „Maud" wieder instand gesetzt und noch einmal die Bering-Straße zurückgelegt, und dies alles, um sich weiterhin an dem Punkt zu befinden, wo Amundsen, eine Drift nach Süden feststellend, vorläufig verzichtet hatte.

Aber was war mit dem Flugzeug, mit der an Bord mitgenommenen Curtiss?

Das Radio der „Maud" erzählte auch von ihren Abenteuern. Nachdem man im Juni ein Flugfeld eingerichtet hatte, waren Dahl und Wisting, das klare Wetter ausnützend, gestartet, aber sie hatten nicht gewagt, sich weit vom Schiff zu entfernen, „dem einzigen Zufluchtsort in der chaotischen Anhäufung der Eismassen". Die Curtiss war nicht für einen

großen Flug ausgestattet. Bei ihrer Rückkehr hatten sie erklärt, daß man in „dieser Mondlandschaft nichts als eine riesige Weiße von völliger Eintönigkeit erkennen konnte und daß es selbst aus geringer Höhe sehr schwierig war, sich zu orientieren".

Am nächsten Tage hatten die Flieger unter denselben Bedingungen einen zweiten Flug ausgeführt. Da der Startplatz Risse bekommen hatte, mußte die Mannschaft einen anderen freilegen, von dem das Flugzeug, dessen hinteres Fahrgestell in einem Wasserloch stecken geblieben war, am 22. Juni nicht vom Boden loskommen konnte.

Die Reparatur des Schadens hatte drei Wochen beansprucht, und am 16. Juli erlitt der Apparat sofort nach dem Start wieder eine Panne. Beim Sturz waren sein Fahrgestell und eine Tragfläche gebrochen. Dahl und Wisting kamen mit dem Schrecken davon.

In der Nachricht hieß es ausdrücklich: „Für den Piloten ist es unmöglich, sich über den Zustand des Terrains Rechenschaft zu geben; selbst wenn er sich in geringer Höhe befindet, kommt ihm das Eis wie eine gleichförmige, einfarbige Fläche vor."

Amundsen steht auf und wandert mit großen Schritten durch sein Arbeitszimmer. Bei der schlimmsten Strecke durch die Baffin-Bai zwischen der Insel Victoria und der Kanadischen Küste oder durch den „Tanzsaal des Teufels", immer gab es einen Lichtblick, immer hellte sich in einem gewissen Moment der Himmel auf. Aber was er auch seit 1918 versucht, endet stets mit einem Fehlschlag. Alles, was er unternimmt, zerrinnt ihm unter den Händen.

Wo sind die Zeiten geblieben, da seine Zuhörer in Europa und Amerika ihm Beifall klatschten, ihm, dem Manne, der gesiegt hatte?

Am Abend des 17. Dezember setzt man Amundsen von einem neuen Telegramm in Kenntnis. In zwei Wochen hatte die „Maud" vier Meilen nach Norden und eine Meile nach Westen gewonnen. In der Finsternis des Polarwinters wälzte ein entsetzliches Unwetter, ohne daß sich ein Wind regte, das in den Küstengewässern verhältnismäßig ruhige Packeis durcheinander. Aber an der Stelle, wo der Segler angelangt war, häuften sich die durch die Inseln Henriette, Jeannette, Bennett und jene des Neu-Sibirischen-Archipels aufgehaltenen Eisschollen an, stießen zusammen und stauten sich bis sie, auseinanderberstend und sich überschlagend, in Stücke zerfielen.

Ein Schiff ohne Leck, dessen Deck gut geschützt ist und dessen Motor ohne nachzulassen läuft, kann der Heftigkeit der mächtigsten Wogen widerstehen. Die „Maud" wäre in ihrem normalen Zustand der Pressung des Eises allein schon durch ihre Form entkommen. Unter diesen riesigen Blöcken, die aus dem Chaos hervortraten, zusammenstürzten, sich herumwälzten, in diesen sozusagen vulkanischen eisigen Wirbeln, lief es jedoch jede Sekunde Gefahr, zerschmettert zu werden. Angstvoll lauschen nun die Funker von Spitzbergen und Stavanger auf die leise Stimme. Aber wenige Anschläge und dumpfe Rufzeichen beweisen, daß die „Maud" noch nicht aufs härteste bedrängt ist und daß die Forscher noch leben. Oft geben sie übrigens nur ihren Standort an, den Amundsen sogleich auf der Karte einträgt.

Die Zeitungen veröffentlichen jedesmal, wenn sie Gelegenheit dazu haben, einen amtlichen Bericht: „Lage besorgniserregend ... verschlimmert sich ...“ Das Weihnachtsfest und der Neujahrstag 1924 stehen in Norwegen unter dem Zeichen großer Angst.

Einige Stimmen werden laut, die einen Angriff versuchen: „Amundsen, warum befindest du dich nicht bei deinen Kameraden?“

Der ehemalige Walfänger-Matrose, der sechsmal in den Polarregionen überwintert hat, der Held der Nord-West-Passage, des Südpols und der Nord-Ost-Passage braucht sich nicht zu rechtfertigen. Übrigens ist er mitten in seinem inneren Kampf taub für jede boshafte Anspielung. Die Jahre 1923, 1924 und die zwei oder drei folgenden bilden sicherlich die kritischste, aber vielleicht auch reichste Periode seines erstaunlichen Lebens. Ein immer glücklicher Mensch verarmt.

Am Anfang seiner Laufbahn haben seine Einsicht, seine kühne Gelassenheit, sein Mut und ein ungewöhnliches Glück über alle Hindernisse gesiegt. Nun, da er in Gefahr geraten ist, wehrt er sich. Er ist wieder in die Reihe eingetreten und befindet sich Seite an Seite mit den Franklins, den Mac Clures, den de Gerlaches, den de Longs, den Scotts, den Erichsens, den Shackletons und Hunderten anderer, alle gleich ruhmvoll.

Die Treibfahrt der „Fram“ ist gescheitert hinsichtlich eines ihrer Ziele: die Eroberung des Pols. Der Ruhm Nansens ist jedoch um so größer daraus hervorgegangen. Durch den Fehlschlag der Treibfahrt der „Maud“ würde der Ruhm

Amundsens nicht vermindert worden sein, wenn ... es gibt zu viele Wenns. Der glänzende Sieg des Südpols ist nicht ganz makellos; der Norweger hat die ganze Welt getäuscht, und Scott und seine Begleiter sind tot. Der Weg der „Maud" ist seit der Abreise von Tromsö 1918 mit Irrtümern gepflastert. Für die große Masse sind die vergeblichen Versuche von Wainwright unverständlich, und vor allem: Amundsen ist nicht an Bord seines Schiffes.

Der ehemalige Walfänger-Matrose geht gesenkten Hauptes umher, nicht, weil er nicht wagen würde, aufzublicken und den Leuten ins Gesicht zu sehen, aber er schleppt alles mit sich herum. Er ist von seinem eigenen inneren Kampf ganz und gar in Beschlag genommen.

Die Zeitungen beschäftigen sich indessen immer wieder mit seiner Expedition und bringen neue Einzelheiten, neu sogar für Amundsen.

Am 11. Januar 1924 schrieb ein Redakteur der „Tidens Tegn", der sicherlich noch mehr Einbildungskraft besaß als der berüchtigte Anthropologe Cook aus Neuyork, daß die Wasserflugzeuge abwechselnd von Spitzbergen zum Pol fliegen und dort ein Benzinlager errichten würden, das ihnen später die Erforschung des Packeises gestatten würde. Angeregt von dem Märchen „Hänsel und Gretel", fügt er hinzu, daß die Flieger dunkle Gegenstände über Bord werfen würden, um ihren Weg wieder zu finden. Dann betonte er noch, um die beträchtlichen Kosten der Expedition decken zu helfen, würde eine von den Vereinigten Staaten und Norwegen in Umlauf gesetzte Sondermarke auf die Postkar-

ten geklebt, die erst nach Überfliegung des Nordpols befördert werden sollten.

Der Verein der Philatelisten in Oslo protestierte; zweifellos war man der Meinung, daß die Versendung der Post auf dem kürzesten Wege zu erfolgen hätte.

Die Presse machte ein solches Aufsehen von der Expedition des Norwegers, daß Mr. Denbey, Marinesekretär bei der amerikanischen Regierung, sich deshalb aufregte und den nahe bevorstehenden Abflug des lenkbaren Shenandoah, von Schiffen und Flugzeugen begleitet, sowie die Absicht der Vereinigten Staaten ankündigte, den Nordpol und die benachbarten Gebiete zu annektieren, also das gesamte Terrain, das die Expedition von Peary 1909 erschlossen hatte. Der Präsident Coolidge, der besonnener war, untersagte die Expedition, und Denbey reichte seinen Abschied ein.

Damals schien alles für Amundsen zusammenzubrechen. Wegen nicht geleisteter Zahlung – es handelte sich um vierhunderttausend Kronen – verweigerte die „Societa italiana di construzione meccaniche" die Lieferung der drei Dornier-Wal an Amundsen, der sie angefordert hatte, da seiner Ansicht nach der Moment gekommen war, sie zum Standort zu befördern.

„Dieser Schiffsmakler in Seattle hat mir versichert, daß alles geregelt wäre."

„Wir haben niemals von einem Schiffsmakler in Seattle sprechen hören", antwortete die Gesellschaft.

Man stellte Nachforschungen nach diesem feinen Herrn an. Er hatte sein Geschäft aufgegeben. Vielleicht hatte er

sich mit Dr. Cook zusammengetan, der seit der Enthüllung seines Betruges unauffindbar war.

„Viel Lärm um nichts." Es scheint, als ob Roald Amundsen im ersten Teil des Jahres 1924 den tiefsten Punkt seines Elends erreicht hätte. Er mußte den bitteren Kelch zu Ende trinken.

Vor ihm lag die grobe Antwort der italienischen Gesellschaft, und dabei würde es genügt haben, wenn das norwegische Storting einen Zuschuß bewilligt und jeder der Reeder und Kapitalisten einige Banknoten aus ihrer Brieftasche herausgezogen hätten.*

Roald Amundsen hielt das Telegramm in der Hand, das die „Maud" am 1. Februar gesandt und das gewisse Zeitungen mit der Überschrift: „Man erwartet sensationelle Ereignisse", abgedruckt hatten.

Eine Meile südlicher als im Dezember näherte sich das nach Westen abgetriebene Schiff im Aufruhr der Eisbarriere den engen Öffnungen, die der Neu-Sibirische-Archipel mit seinen Eismassen blockierte. In den Gewässern zwischen den Inseln De Long und Anjou, auf die der Segler zutrieb, war die Pressung außergewöhnlich stark.

Durch Radio konnte zwischen den Forschern und jenen,

* Am Vorabend der Abfahrt zu seiner Forschungsreise in die Arktis, die bei Island im September 1936 mit dem Schiffbruch des Polarschiffes und dem Tode des Forschers und seiner Begleiter endete, mit Ausnahme eines einzigen Überlebenden, schrieb der große Charcot an seinen Freund Fred Matter: „... Das wird voraussichtlich meine letzte Reise sein. Der ‚Pourquoi Pas' wird alt, ich auch, und vor allem will die ganze Welt nichts davon wissen, und meine letzten Hilfsquellen sind erschöpft ..." („Risque" vom 25. Januar 1938.)

die ängstlich auf ihre Nachrichten warteten und wieder wochenlang darauf lauerten, eine sozusagen direkte Verbindung hergestellt werden. Sie riefen, und man antwortete ihnen: „Wir hören euch." Man befragte sie, und sie erwiderten: „... das ist unser Standort; der Rumpf ist unversehrt; im Augenblick bedroht uns kein Eisblock unmittelbar. Wir sind alle gesund." Eines Tages gaben sie laut ihrer Freude Ausdruck, einen Moment die Sonne gesehen zu haben. „Wenn wir inzwischen nicht zermalmt worden sind, werden wir sie morgen länger sehen."

Endlich kündigten sie an, daß sie sich nach einer Berechnung jenseits der so gefährlichen Durchfahrt befänden. Die Bewegungen der Eisbank waren weniger heftig, und die Drift erfolgte wieder in nordwestlicher Richtung.

Im August ereignete sich eine Art Eisgang, und die seit zwei Jahren gefangenen Männer, die zwölf Wochen lang Gefahr gelaufen waren, zermalmt zu werden, machten alle Anstrengungen, daß sie von der Eisbank wieder erfaßt würden, um die Treibfahrt fortzusetzen. Es gelang ihnen nicht.

Bald meldeten sie ein Leck am Hinterschiff, dann das rasche Abnehmen des Benzinvorrats für den Motor. Sie mußten umkehren.

Aber welchen Weg sollten sie einschlagen? Einige Wochen lang spielte die Eisbank mit der „Maud" wie die Katze mit der Maus. Die Polarfahrer steuerten nach Tscheljuskin und weiter zum Nordkap, aber auch dort zeigte ihnen die Katze ihre Krallen. Sie drehten, jedoch der Weg zur Bering-Straße war ebenfalls abgeschnitten.

Würde es ihnen nicht gelingen, die Neu-Sibirischen-In-

seln, deren Gipfel sie sichteten, im Süden zu umschiffen? Sie würden sieben Tage brauchen, um den Klauen der Katze, die sie an der sibirischen Küste erwischt hatte, zu entschlüpfen.

Seit Sommersanfang hörten Spitzbergen und Stavanger die „Maud" nicht mehr; ihre Nachrichten wurden von den sowjetischen Küstenposten aufgefangen, die sie nach Norwegen übertrugen. Die letzte Botschaft meldete, daß der Segler bei der Insel Stolbowoi festgefroren wäre und dort überwintern würde.

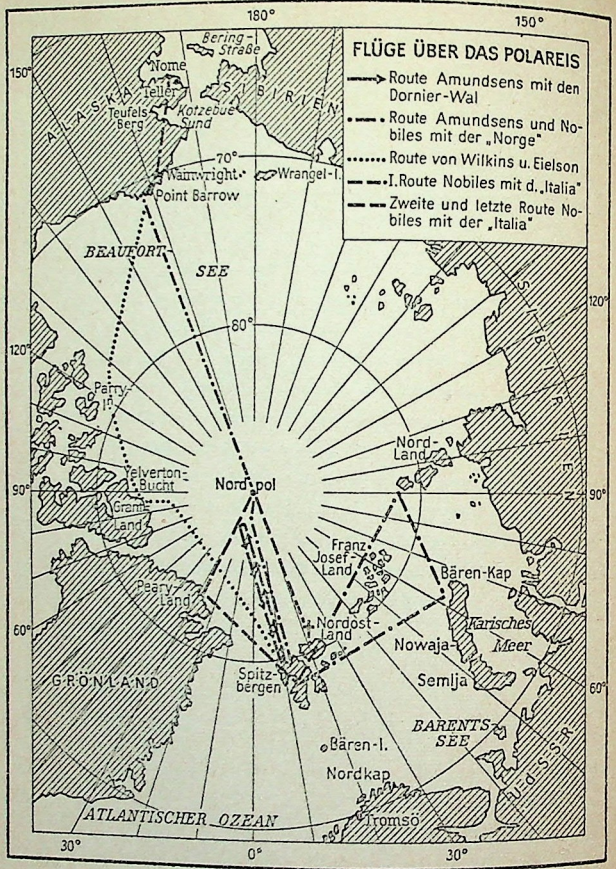
Amundsen, der sie auf der Karte suchte, fand die winzige Insel neben Ajon, wo dieselbe „Maud" die Polarnacht fünf Jahre früher durchgemacht hatte.

IX. KAPITEL

DEN GRÖSSTEN EBENBÜRTIG

Ruiniert, in Mißkredit gebracht, aber keineswegs entmutigt, nimmt Amundsen, der im Unglück klüger geworden ist, seinen Plan wieder auf und ergänzt ihn mit dem Flug über die Eisbank. — Während er seinen „Kreuzzug" predigt, trifft er in den Vereinigten Staaten seinen Retter in der Not. — Sogleich ändert sich alles, und diejenigen, die sich abgewandt hatten, helfen ihm. — Er kann nun die beiden Expeditionen unternehmen, die ihm seinen Ruhm zurückgeben sollten: den Flug in Wasserflugzeugen zum Nordpol und den Flug im Luftschiff über die Eisbank vom Atlantischen zum Stillen Ozean,

zwei Expeditionen, die er trotz Stürmen
und Strömungen zu Ende führt.


FLÜGE ÜBER DAS POLAREIS
Route Amundsens mit den Dornier-Wal
Route Amundsens und Nobiles mit der „Norge"
Route von Wilkins u. Eielson
I. Route Nobiles mit d. „Italia"
Zweite und letzte Route Nobiles mit der „Italia"
180°
150°
Bering-Straße
Nome
Teller
Teufelsberg
Kotzebue Sund
ALASKA
SIBIRIEN
70°
Wainwright
Wrangel-I.
Point Barrow
BEAUFORT SEE
80°
120°
Perry-In.
Yelverton-Bucht
Grant-Land
Nord-pol
Nord-Land
Franz-Josef-Land
Bären-Kap
Peary-Land
Nordost-Land
Karisches Meer
Nowaja-Semlja
GRÖNLAND
Spitz-bergen
BARENTS SEE
Bären-I.
Nordkap
Tromsö
ATLANTISCHER OZEAN
UdSSR
90°
60°
30°
0°

Amundsen hätte sich zurückziehen, sich vor einen Stoß unbeschriebener Blätter niederlassen und die Feder zur Hand nehmen können. Dies tat er aber erst später; und seine in viele Sprachen übersetzten Werke wurden ein großer Erfolg. Er hatte hinter sich, sagen wir lieber, noch ganz lebendig in sich, fünfundzwanzig Jahre unerhörter Abenteuer; diese hätte er, ausgeschmückt mit einer Überfülle begeisternder Einzelheiten, vor denen der beste Märchenerfinder vor Neid erblaßt wäre, erzählen können. Er hätte vermocht, sich bei einem nach Tausenden zählenden, sensationslustigen Publikum Gehör zu verschaffen; es wäre begierig gewesen, aus seinem Munde sowohl die Wechselfälle seiner Nord-Ost-Passage, seiner Überwinterungen an der sibirischen Küste und seiner Kämpfe zur Rettung der „Maud", als auch den Bericht über seine Beziehungen zu den Eskimos und die Ergebnisse seiner wissenschaftlichen Beobachtungen zu vernehmen. Stellte er sich jedoch nun von neuem auf das Podium, so geschah es um eines anderen Zieles willen.

Er sagte sich, daß er seine Laufbahn als Forscher nicht durch eine Reihe von Fehlschlägen aufhalten durfte.

Sechs Jahre Versuche hatten ihn gelehrt, daß das Gelingen der Treibfahrt nicht unmöglich war, wenn auch sehr ungewiß. Es gab keinerlei Grund zu der Annahme, daß die meteorologischen Bedingungen, welche die vom Nordkap und von der Bering-Straße kommende „Maud" veranlaßt hatten, an derselben Stelle der sibirischen Küste umzukehren, in den folgenden Jahren sich ändern würden. Und für ein Flugzeug war es ziemlich bedeutungslos, ob es von einem Flugfeld startet, das die Mannschaft eines einige Breitengrade nordwärts gelangten Schiffes auf der Eisbank angelegt hat, statt von Spitzbergen.

Man brauchte also nicht mehr an die Treibfahrt zu denken und konnte sich ganz und gar dem Plan eines Fluges zum Pol widmen. Amundsen telegraphierte an Sverdrup, Wisting und Hanssen, die den Polarwinter auf der Insel Stolbowoi erdulden mußten: „Bei dem Zustand der ‚Maud', dem Mangel an Benzin, dem Abnehmen der Vorräte und um der Ruhe willen, die Sie nötig haben, ist es das Beste für Sie, wenn Sie auf Seattle zusteuern, sobald der Eisgang eintritt. Das wird das Ende Ihrer Versuche sein. Übrigens habe ich kein Geld mehr."

Aber wie wollte Amundsen, der eingesteht, ruiniert zu sein, sich ganz dem Plane eines Fluges zum Pol widmen?

Mit dreiundfünfzig Jahren wird er wieder der bescheidene Bittsteller, der er gewesen war, als er die unteren Schiffsräume der „Gjöa", die er für seinen väterlichen Erbanteil gekauft hatte, für fünf Jahre füllen mußte.

Er klopfte an die Tür des „Norwegischen Aeroklubs" und setzte dem Direktor Ralf Thommessen seinen Plan ausein-

ander, den er fix und fertig ausgearbeitet hatte, während er mit den drei von dem Makler in Seattle versprochenen Dornier-Wal rechnete und während die Presse sensationelle Informationen brachte.

Er sagte, er hätte nur ein mittelmäßiges Interesse an der Erreichung des Pols, bis zu dem Peary bereits vorgedrungen war. Übrigens würde der Aktionsradius der Flugzeuge, die er verwenden wollte, es nicht erlauben. Er nahm sich vor, so weit als möglich, in die arktische Zone zwischen Spitzbergen und Alaska zu gelangen, einem mit der abtreibenden Eisbank bedeckten Ozean, wie man glaubte. Aber die Gelehrten verlangten Garantien darüber, was mit einem Flug, der nur die Einleitung vollständigerer Forschungen sein würde, erzielt werden könnte.

Der Kredit, den der Mann der Nord-West-Passage und des Südpols sieben Jahre früher genoß, ist erschöpft, und seit einiger Zeit läuft ein Gerücht in Oslo um, daß Fridtjof Nansen seine Hilfe zu einem Plane zugesagt hat, der von dem Zeppelinkapitän Bruns stammte, nämlich das Nördliche Eismeer von Murmansk auf der Halbinsel Kola bis zur Küste Alaskas im Luftschiff zu überfliegen. Seine Hilfe sollte so weit gehen, daß er sich selbst mit der Leitung des Unternehmens zu befassen gedachte.

Das Ansehen Nansens ist groß genug, daß man nicht auf diejenigen hört, die murmeln, dieser Plan würde zunächst das Ziel verfolgen, die im Versailler Vertrag vorgeschriebene Zerstörung der Luftschiffhallen in Friedrichshafen zu verzögern, wenn nicht gar zu verhindern, denn ohne die Halle würde der Bau des Luftschiffes unmöglich sein.

Dr. Ralf Thommessen und seine Mitarbeiter versprechen jedoch Amundsen ihre Hilfe. Sie werden ihm ihren Schutz angedeihen lassen, werden für ihn sammeln, etwaige Subskribenten werben, beim Storting vermitteln, die Expedition sogar organisieren, aber ... der Forscher soll selbst das Geld für den Ankauf der beiden benötigten Dornier-Wal beschaffen.

Der bewunderungswürdige Robert Falcon Scott, der Märtyrer des Südpols, verkaufte im voraus, um seine Reise zu ermöglichen, seine Berichte, die er ... bei seiner Rückkehr schreiben wollte, und kassierte sogar die Honorare für seine künftigen Vorträge ein.

Man war nicht gewillt, einen solchen Kredit dem ehemaligen Walfänger-Matrosen einzuräumen — man hätte sich einige Jahre früher dazu bereit erklärt und tat es erst einige Monate später wieder. Und so mußte er nun mit dem Stab und der Holzschale des Bettelmönches umherziehen.

Ende September 1924 reiste er in die Vereinigten Staaten.

Von neuem sitzt er allein in einer Wagenecke, den Kopf zur Seite geneigt, die Augen geschlossen. Mit dem unaufhörlichen Lied der Räder vermischt sich in seinem Ohr das Echo der Worte, die er vor einer Woche, vorgestern, gestern, in der vergangenen Stunde ausgesprochen hat, dieselben, die er in der nächsten Stunde, morgen, übermorgen, in acht Tagen aussprechen wird.

Er ist dessen nicht überdrüssig. Der Ausdruck „die lebendige Vergangenheit" besitzt für ihn einen realen Sinn. Er braucht nur die Namen seiner Begleiter aufzuzählen, und

sie stehen leibhaftig vor ihm. Seit er von einer Stadt zur andern rollt, sind Hanssen, Sverdrup und Wisting mit den heulenden Hunden, deren Kadaver die Fährten abgesteckt haben, um ihn.

Als alter Seemann spricht er von der „Maud", diesem Schiff, dessen Vater er sich nennen kann, das er ins Dasein gerufen, das er wachsen gesehen und das er verteidigt hat, wie von einem lebendigen Wesen. Und er fühlt unter den Füßen, wie der Segler den Schlag empfängt, den ihm eine Woge versetzt, aber auch wie er sofort Widerstand leistet, sich schüttelt und das Wasser mit einem kräftigen Ruck zurückwirft.

Diesem Einsiedler, der sich plötzlich einer Menschenmenge gegenüber befindet, diesem Schweiger, der sich zu sprechen anschickt, drängt sich ganz natürlich die Offenheit auf die Lippen. Sein Inneres ist erfüllt von seinen Fehlern; er muß sie laut tadeln, um sich davon zu befreien.

Er ist kein Redner. Übrigens versucht er nicht zu überzeugen und sieht nichts anderes vor sich als seine Vergangenheit. Diese Frauen, diese Männer, diese jungen Leute sind gekommen und haben ihren Dollar gegeben, um den Forscher zu sehen, der dort Erfolge gehabt hat, wo Franklin gescheitert ist, der dort durchgekommen war, wo Scott verhungern mußte. Sie starren ihm in die Augen, um darin die „leuchtende Finsternis" der sechs Polarwinter, das von den antarktischen Gebirgen bewahrte Bild und wie in einem Spiegel den Widerschein der riesigen abtreibenden Eisberge, der Eisbank und des dichten Schleiers von Schneegestöbern und Nebel zu entdecken.

Sie hören zu. Amundsen will wieder auf Reisen gehen... wenn er genug Banknoten angehäuft haben wird. Er sagt ihnen, was seinem Ermessen nach seine Augen schauen werden. Er nimmt sie mit an Bord seines eigenen Flugzeuges, läßt sie sich hinausbeugen und zeigt mit dem Finger auf das Trümmereis am Pol mit seinen Kanälen und offenen Wasserstellen, wo die Wasserflugzeuge niedergehen werden.

Sie sind tatsächlich gekommen, um in eine andere Welt versetzt zu werden. Sie vergessen auch alles, was über Amundsen gesagt und geschrieben worden ist, lassen seine Fehlschläge gelten, erheben sich, klatschen ihm Beifall und jubeln ihm zu.

Und von neuem lehnt sich der große, in Erstaunen setzende Abenteurer in seine Wagenecke, richtet den Kopf wieder auf, den er gesenkt gehalten, öffnet die Augen, die er geschlossen hatte. Die Station nähert sich, wo er aussteigen muß. Ende des Jahres 1924 und Anfang des Jahres 1925 reist er nicht mehr von Hauptstadt zu Hauptstadt in den Vereinigten Staaten wie nach seiner Rückkehr vom Südpol, als er jeden Vortrag mit „den seinen Erfolg bestimmenden Bedingungen" schloß. Nun fährt er von Stadt zu Stadt in jedem Staat. Er hält sich überall auf, wo man hundert Zuhörer zusammengebracht hat. Er steigt in bescheidenen Hotels ab, und jeden Abend läßt er einige Dollars in seine Börse gleiten.

Er braucht viele, um zwei Dornier-Wal kaufen und die Heuer regeln zu können, die er der Mannschaft der „Maud" für Jahre schuldet. Aber die Arbeit, die Demütigungen, die Leiden, die Beharrlichkeit machen sich bezahlt. Ein junger Mann erscheint bei Amundsen und stellt sich ihm vor.

„Mein Name ist Lincoln Ellsworth.* Wenn Sie mich an Ihrer Expedition teilnehmen lassen, händige ich Ihnen sofort einen Scheck über fünfundachtzigtausend Dollar ein."

Der Wind, der so lange „nicht günstig" war, „springt um". Auch das Glück macht „Sprünge".

Amundsen war bestürzt gewesen über den Betrug des Schiffsmaklers von Seattle. Er wundert sich nicht über die hilfsbereite Begeisterung dieses großen Jungen. Umgeben von Männern, die dasselbe Fieber verzehrte wie ihn selbst, hat er in seinem Leben nur zwei Schwindler gekannt, aber von welchem Format! Und er antwortet:

„Ich will Riiser-Larsen durch ein Telegramm bitten, sich meiner Expedition anzuschließen, und Sie werden mitkommen."

Die Antwort Amundsens an Ellsworth beweist, daß er bereit ist. Er setzt seine Gedanken der Zukunft in die Gegenwart um. Wie viele Male hat er sich gesagt, während er durch die Vereinigten Staaten reiste: „... zwei Flugzeuge, die miteinander starten, von denen das eine dem andern beistehen könnte, würden genügen, und ich will den Schiffsleutnant Riiser-Larsen" – also wieder einen Seemann –, „den besten norwegischen Spezialisten des Flugwesens, bitten, mich zu begleiten."

Mit Lincoln Ellsworth schifft er sich nach Oslo ein. Aller-

* Nachdem er Amundsen begleitet hatte, erforschte Lincoln Ellsworth die Cordillera de los Andes, das Gebiet des Amazonas und die Antarktis, wo er den Vereinigten Staaten das Anrecht auf „eine Million Quadratkilometer" sicherte. Gestorben im Mai 1951.

hand Telegramme gehen ihm voraus nach Europa. Und während der Postdampfer durch die winterlichen Wogen des Nordatlantischen Ozeans schlingert, wird in Norwegen mit der versprochenen Hilfe des Norwegischen Aeroklubs die Expedition organisiert.

Aufs neue hat es Amundsen eilig. Aber es ist nicht mehr jene fieberhafte Hast, eine der hauptsächlichsten Ursachen der Fehlschläge der „Maud" und der Junkers in Wainwright.

Und diese letztere Erfahrung ist ihm dienlich. Er weiß, daß für einen Flugversuch zum Nordpol nur ein Monat im Jahr günstig ist: der Mai. Vorher ist es zu kalt, nachher verschwindet die verhältnismäßige Klarheit der Atmosphäre. Also muß man bereit sein, vom Standort Ny-Aalesund in der King-Bai an einem Tag der kommenden Wochen zu starten.

Andernfalls müßte man alles auf das folgende Jahr verschieben. Und wenn Amundsen, während er durch die Vereinigten Staaten zog und Almosen sammelte, sich fügte und geduldig abwartete, so muß er nun mit allen Trümpfen in der Hand sofort handeln.

Im Eisstaub der Sprühregen durchmißt er mit großen Schritten das Deck des Postdampfers, der die Nase ins Wasser taucht, sich wieder aufrichtet und in einem durch die tiefen Wolken sonderbar zusammengedrängten Ozean schlingert.

Sein Urteil über sein eigenes Handeln ist durch die Nähe der Ereignisse begrenzt. Die Geschichte besitzt einen weiteren Horizont. Amundsen ist heftig angegriffen worden, und

verschiedene dieser Angriffe bereiten ihm noch tiefe Qual, weil er sie als berechtigt anerkennt.

Zum Beispiel sind die „Vorbereitungen bis in die kleinsten Einzelheiten", die dem Flug der beiden Dornier-Wal von der King-Bai zum Pol vorangehen sollten, ein Beweis dafür, daß er den ihm zum Vorwurf gemachten Wahnsinn eingesehen hat, als er behauptete: zwei Männer allein könnten in einem Flugzeug auf Schneekufen die doppelt so lange Strecke von der Küste Alaskas zum Pol bewältigen.

Während er das Packeis überflog, gingen ihm schon die Sätze durch den Sinn, die er später niederschreiben sollte:

„Selbst angenommen, daß unsere Apparate hier abstürzen, wird man nicht mehr in Abrede stellen können, daß meine Expedition ernsthaft und im Prinzip richtig war."

Sobald Ellsworth sich in Neuyork vorstellte, hat sich der Himmel aufgeklärt. Und als Amundsen den Fuß auf norwegischen Boden setzt, fühlt er sich ganz erleichtert.

Alle Weisungen, die er erteilt hat, sind ausgeführt, alle Wünsche, die er ausgesprochen hat, sind erfüllt worden. Riiser-Larsen empfängt ihn, ist bereit, ihm zu helfen und sich mit ihm auf den Weg zu machen; die zwei Dornier-Wal sind in Tromsö eingetroffen, begleitet vom Direktor der Fabrik, der bis zur King-Bai mitkommen wird, und zwei Mechanikern; der eine wird zur Besatzung gehören und den Probeflug mitmachen; beide sind Spezialisten der Rolls-Royce Motore (Eagle IX), die diese Flugzeuge antreiben. Das norwegische Storting hat dem Forscher zwei Dampfer zur Verfügung gestellt, die er befehligen wird, die

ihm nötigenfalls Hilfe leisten, ihn erwarten und die Flugzeuge, sowie die Mitglieder der Expedition nach Spitzbergen befördern sollen. Der Aeroklub, der Amundsen seinerzeit geantwortet hatte: „Hilf dir selbst, so werde ich dir helfen", hat sein Versprechen gehalten und die materiellen Dinge geregelt.

Sogar die breite Masse, diese „launische Dame", die ihn so lange im Stich gelassen hat, beschäftigt sich mit ihm und jubelt ihm zu.

Was hat Roald getan, um dies alles zu erwirken? Er hat den Mut nicht verloren. Er hat die Faust nicht zum Himmel erhoben und ihn verflucht.

Er muß handeln, andernfalls wäre alles verloren. Er will sich diese Chance nicht entgehen lassen. Aber jede seiner Handlungen, jeder seiner Befehle wird zu einer Art stillschweigendem Eingeständnis seiner begangenen Irrtümer.

Er stellt die Besatzungen zusammen. An Bord des unter N 25 eingetragenen Flugzeuges werden sich Amundsen selbst als Beobachter, Riiser-Larsen als Pilot und Feucht als Mechaniker befinden. Die Besatzung der N 24 wird aus zwei Seeleuten bestehen, die in Wainwright dabei gewesen waren: Dietrichson als Pilot und Omdal als Mechaniker, ferner Ellsworth, der in Neuyork mit einem Scheck in der Hand den Schicksalsengel gespielt hat.

Als Amundsen seine Begleiter für die „Gjöa" und den Südpol auswählte, hat er nicht mehr Sorgfalt darauf verwandt; aber er ist um vieles weniger gewissenhaft verfahren, als er nach etwa nur zehntätiger Zwischenlandung in

Nome die „Maud“ mit einer verringerten und erschöpften Mannschaft in die „Schlacht“ geschickt hat.

Zufolge der Ratschläge von Spezialisten wird er die Rohrleitungen der Flugzeuge gegen die Kälte mit Leinenband oder Filz umwickeln und dem Kühlwasser 40 Prozent reines Glyzerin hinzufügen lassen. Die Kompasse und Wasserwaagen sollen mit reinem Alkohol gefüllt werden. Ein Öl, das erst bei 40° gefriert, wird alle Instrumente mit einer Schutzschicht umgeben. Die Flugzeuge sind nicht geschlossen, und die Männer werden Pelzmützen, Kamelhaarhemden, Mäntel aus Seehundsfell, doppelte Handschuhe aus Schafleder mit Pelz innen und außen, Mokassins aus Seehundsfell und Segeltuchstiefel tragen, die Amundsen selbst ausgedacht hat; sie sollen mit Heu oder Moos, was die Lappen zum Schutz gegen Kälte anwenden, ausgestopft werden.

Jede Besatzung wird selbstverständlich mit Apparaten der gewöhnlichen Schiffahrt ausgerüstet sein: Kompaß, Uhren, die bis zum Abflug nach dem täglichen Zeitzeichen vom Eiffelturm gerichtet werden, und Sextanten. Aber Amundsen, der die magnetischen Abweichungen dieser Region gut kannte, da er sie lange Zeit studiert hatte, und sich ebenso der durch eine rasche Ortsveränderung noch vergrößerten Schwierigkeit, eine Abweichung zu berechnen, bewußt war, will einen von ihm selbst erfundenen Sonnenkompaß aufstellen, dessen sehr einfaches Prinzip dank eines Uhrwerks ermöglichen wird, die Richtung des Starts beizubehalten. Dabei ist es nötig, daß die Sonne nicht verschleiert ist und das Flugzeug nicht abtreibt. Ein anderes Instrument wird die Größe der Abtrift berechnen.

Schließlich werden Rauch- und Anilinbomben an Bord genommen, die, in den Schnee geworfen, vorausgesetzt, daß er naß ist, den Weg eines verirrten Flugzeuges kennzeichnen.

Der ehemalige Walfänger-Matrose, der Zeit gehabt hat nachzudenken, hat seinen Flug in allen Einzelheiten noch gründlicher vorbereitet.

Das eifrige Betreiben dieses Unternehmens nach einer Folge von Niederlagen enthüllt die wirkliche Größe und Stärke Amundsens. Es ist eine Wendung des Geschicks eingetreten, aber zugunsten eines Mannes, der diese Wendung verdient, der sie erwartete, der sie heraufbeschworen hat und für sie bereit war, der sich das Versprechen gegeben hatte: „Ich habe mich getäuscht, ich werde mich nicht mehr täuschen."

Am Strande von Wainwright war sich der Forscher dem ungeheuren Eismeer gegenüber ganz ratlos vorgekommen. Welches Wetter würde er nach fünfzig, hundert, zweihundert Meilen angetroffen haben, wenn er gestartet wäre? Einen strahlenden Himmel, eine Windstille, eine günstige Brise? Oder Nebel, Schneesturm, Gegenwind, Backstagswind?

Für seinen Fernflug mit den beiden Dornier-Wal beruft er Jacob Bjerknes, einen der besten Meteorologen der Epoche, der sich mit seinen Mitarbeitern und seinen Apparaten in Ny-Aalesund einrichten wird.

Was heute eine geläufige Sache ist, war damals ein zum erstenmal unternommener Versuch mit Hilfe der drahtlosen Telegraphie.

Während des ganzen Aufenthaltes der Expedition an der

King-Bai sollten mehr als zehn benachrichtigte ausländische Stationen dreimal täglich Bjerknes die meteorologischen Beobachtungen, die in England, Deutschland, Estland, Norwegen, Schweden, Dänemark, Rußland, Finnland, Polen, Ungarn und sogar von Schiffen auf See gemacht wurden, übertragen.

Zufolge dieser Beobachtungen und jener, die an Ort und Stelle – am Boden und in den oberen Luftschichten durch selbsttätige Versuchsballons – unternommen würden, könnte man die Wetterkarte aufnehmen und den günstigsten Augenblick für die Expedition wählen.

Jacob Bjerknes selbst sollte das Zeichen zum Abflug geben.

Nachdem dies alles geregelt war, stellte Amundsen die sehr einfachen und sehr kurzen Vorschriften zusammen, nach denen Dietrichson, der Führer der N 24 verfahren sollte: „Im Falle die beiden Flugzeuge oder die beiden Besatzungen die Verbindung verlieren würden, soll man die Ausführung des Reiseprogramms fortsetzen. Dietrichson hat unbeschränkte Vollmacht, Land, das entdeckt wird, im Namen Seiner Majestät des Königs von Norwegen in Besitz zu nehmen."

Die Befehle, die er den Kapitänen der zu seiner Verfügung stehenden Schiffe erteilt hat, waren ausführlicher. Nachdem er dem Kommandanten Hagerup seine Vollmacht als Chef übergeben hatte, bezeichnete er sehr genau die Orte und die Dauer der zu unternehmenden Patrouillen, sobald die Wasserflugzeuge die King-Bai in der vorgesehenen Frist nicht erreichen würden.

Diese Befehle, die sogar die Reinigung der Kessel an

einem bestimmten Tage vorschrieben, bezeugen, daß Amundsen nicht allein die Niederlage, sondern die Katastrophe ins Auge gefaßt hatte, und seine Gedanken noch weiter gegangen waren; er hatte die Küsten genannt, die zu erreichen er versuchen würde, wenn die Flugzeuge auf dem Packeis niedergehen müßten und die Forscher sich selbst überlassen wären. Schließlich hatte er sieben Wochen für die Wartezeit eingesetzt, nach deren Verlauf es keinen Grund mehr zu der Hoffnung gäbe, die Flieger lebendig wiederzusehen.

Das war noch nicht alles; Roald erließ Vorschriften für die Auflösung des Standortes und die Rückbeförderung des Materials nach Norwegen für den Fall, daß er nicht mehr auftauchen würde.

Niemals, selbst nicht zur Zeit der Südpol-Expedition, hatte Amundsen mit soviel Sorgfalt und Genauigkeit sein Unternehmen vorbereitet, das nur eine Art Untersuchung vor einer wichtigeren Reise darstellen würde.

Worin bestehen aber seine wirklichen Absichten?

Da zugunsten der Ausrüstung und der Lebensmittel, die den vielleicht von einem Unheil heimgesuchten Fliegern ermöglichen würden, eine Küste zu erreichen, ein Teil des Brennstoffes geopfert worden ist, können die Dornier-Wal keine ausreichende Menge Benzin mitnehmen, um den Flug von der King-Bai zum Pol und wieder zurück zu sichern.

Dachte der Forscher, „Neuland" zu entdecken und im Namen Seiner Majestät, des Königs von Norwegen, davon Besitz zu nehmen, wie er so hochtrabend in seinem Befehl an Dietrichson geschrieben hatte?

Das ist höchst zweifelhaft. Denn das Packeis längs der

Strecke, welche die Flugzeuge überfliegen würden, ist im Westen durch Peary, als dieser sich dem Pol zuwandte, untersucht worden, und im Osten durch Nansen zur Zeit der außergewöhnlichen Fahrt der „Fram" nach Spitzbergen vom 86. Parallelkreis aus.

Man muß Amundsen Glauben schenken, wenn er schreibt: „... Die Expedition wird erlauben, eine sehr nützliche Erfahrung zu erringen für den Fall, daß ich später die seit langem zwischen Spitzbergen und Alaska geplante Fahrt unternehmen werde."

Indessen war der Radiosender, der für die N 24 bestimmt gewesen war, nicht geliefert worden. Amundsen maß der Sache kein großes Gewicht bei. Das ist die einzige Nachlässigkeit, die ihm vorgeworfen werden kann.

Alle Einzelheiten sind geregelt, alle Vorschriften, die man befolgen wird, sind zusammengestellt, und alle Befehle, die man ausführen wird, erteilt. Und so vergißt Amundsen in der Befriedigung über ein gut fundiertes, wohlvorbereitetes Unternehmen, das den Kern des Gelingens in sich trägt, seine vergangenen Erfolge und Niederlagen, findet seine innere Heiterkeit und seine Begeisterung wieder, wird aufs neue der Junge, der, nachdem er mit der Muttermilch die Herbheit des Ozeans eingesogen, auf dem Felsen von Borge-lez-Sarpsborg liegend, träumte, ein Eoberer der Welt zu werden.

Am 9. April 1925 sticht er in Tromsö an Bord des einen der beiden Schiffe, welche die Expedition nach Ny-Aalesund befördern, in See.

Und wieder einmal weilt er in Tromsö, diesem Hafen

voller Erinnerungen, wo er so manches Mal als Matrose eines Walfängers gelandet war, von wo er zweiundzwanzig Jahre früher mit der eigenhändig wieder instand gesetzten „Gjöa" abgefahren ist, von wo er 1918 die „Maud" ihren kläglichen Treibfahrten entgegengeführt hat, von wo er ... Aber greifen wir den Ereignissen nicht voraus.

Zum erstenmal geht er für eine Expedition an Bord eines Dampfers auf See, und das Meer empfängt ihn wie eines seiner endlich wiedergefundenen Kinder und begegnet ihm, wie so oft, mit stürmischen Wogen aus Westen und einem verhängten regnerischen Himmel, der schwarz von Graupelschauern ist.

Jenseits des arktischen Polarkreises ist es Frühling.

Das Wetter ist so schlecht, daß sich das Schiff, auf dem sich Amundsen befindet, gezwungen sieht, für einige Stunden Schutz zu suchen. Auf dem anderen Transportdampfer, mit seiner Maschine und seiner Wachtbank am Heck, stehen die beiden Dornier-Wal in riesengroßen Kisten verpackt, die über die Kommandobrücke reichen und die Sicht des Wachtoffiziers verdecken; das Schiff verschwindet schlingernd und stampfend in Nacht und Sturm.

Du lieber Himmel! Wenn der Dampfer mit den Flugzeugen an Bord untergegangen wäre, wie Amundsen es vierundzwanzig Stunden lang befürchtete! Aber die Norweger sind geschickte Seeleute, und am 13. April werden die Schiffe, die der für sie geöffneten Fahrtrinne in der King-Bai gefolgt sind, nach einigen harten Tagen am Eis festgemacht, das den Hafen von Ny-Aalesund ausfüllt, und alle Forscher begeben sich an Land.

„Geht an eure Arbeit", sagt Amundsen. „Ich erwarte von Jacob Bjerknes das Zeichen zum Abflug."

1925 ist eines jener Jahre, in denen der Polarwinter kein Ende findet, und die „Maud", die immer noch im Eis bei der Insel Stolbowoi festgefroren ist, läuft Gefahr, sich nicht befreien zu können.

In der King-Bai, zwölf Breitengrade nördlicher als King William-Land, sind die Temperaturen niedrig: −10, −15, −25° an gewissen Tagen, und die Schneestürme treten heftig und zahlreich auf.

Amundsen beunruhigt sich deswegen nicht. Er ist an Ort und Stelle. Er ist zur Zeit angekommen und würde nicht weiter vorgedrungen sein, wenn er dort überwintert hätte.

Wie wenn er nicht selbst der Leiter wäre, verfolgt er die Arbeiten, die er angeordnet hat. Er schaut sich um: Schulte-Frohlinde, der Erbauer der Dornier, die Spezialmechaniker Feucht und Zinsmayer, Riiser-Larsen, Dietrichson und Omdal umringen den Rumpf eines der Wasserflugzeuge, der dem Körper einer Riesenlibelle gleicht und den ein Lademast auf das Eis befördert hat; sie öffnen die Kisten, setzen die Motore ein, befestigen die Tragflächen und die Propeller mit den vier Flügeln, verbinden die Drähte und Röhren und spannen die Leinen an.

Amundsen befindet sich nicht auf einer Schiffswerft, und wenn er spricht, geschieht es, um eine Frage zu stellen oder zu scherzen.

„Dieses Unternehmen läßt sich besser an als jenes von Wainwright. Nicht wahr, Omdal?"

Er wendet sich ab und trifft Dr. Matheson sowie Fredrik

Ramm und Wharton, die beiden Journalisten. Er weiß ihnen allerhand zu erzählen, zum Beispiel von einem doppelten Bruch seines rechten Armes bei einem Kampf mit einem Bären in Tscheljuskin und wie der in der Heilkunde wenig erfahrene Wisting den Arm zwischen zwei Schienen preßte.

Dann erinnert er die Journalisten, die täglich an die Tageszeitungen der ganzen Welt telegraphieren, an die nicht sehr ferne Zeit – denn was bedeuten zwei oder drei Jahrfünfte –, wo eine von der Melville-Bucht abgeschickte Botschaft erst sechs Monate später abgedruckt wurde.

Er verläßt Matheson, Ramm und Wharton, läßt sich im Vorübergehn von Berge photographieren – das Kino sandte damals noch nicht seine Operateure für die Wochenschau – und klopft an die Tür der Wetterstation von Bjerknes.

Der Meteorologe, der täglich dreimal auf einer kleinen Karte, immer auf einer neuen, mit Punkten den atmosphärischen Druck einzeichnet, den London, Paris, Berlin, Oslo, Stavanger, Sandhamm, Haapsalu und andere Städte übermitteln, verbindet mit Strichen die Isobaren und führt so eine Art abstrakter Zeichnung aus, die für ihn einen Sinn hat, auch für Amundsen einen bekommt und sich sozusagen belebt, wenn sie neben die vorherige Zeichnung gelegt wird und diese wiederum neben die noch frühere.

Dann sieht man nämlich, wie die Zentren des niederen und hohen Drucks der Zyklone und Antizyklone sich verschieben, schwanken, sich verändern und durchkreuzen.

„Nun", fragt Amundsen, „wann werden Ihre kleinen Zauberformeln uns einen Nordostwind ankündigen?"

Ein Antizyklon in der Region des Nordpols, das heißt klares Wetter, äußert sich in Spitzbergen durch Nordostwind. So wenigstens hat Jacob Bjerknes versichert.

„Seien Sie nicht ungeduldig. Kommen Sie mit. Wir werden einen Versuchsballon aufsteigen lassen."

Amundsen entschlüpft ihm, läuft zum Bordfunker Devold und bittet ihn, den Apparat auf die Wellenlänge der „Maud" einzustellen und ihm einen Augenblick den Kopfhörer zu überlassen. Er möchte die kleinen Schwingungen hören, die durch den auf den Morsetaster gedrückten Finger Sverdrups oder Wistings dort bei der Insel Stolbowoi auf der anderen Seite der Polar-Kugelhaube hervorgerufen werden.

Beunruhigt durch ein schwaches Zeichen, reicht er den Hörer rasch Devold hin, der, aufmerksam horchend, murmelt:

„Nein, nein. Ich weiß nicht, wer es ist; ich weiß nicht, woher es kommt... Aber das ist nicht die Stimme der ‚Maud'. Übrigens werden wir jetzt nichts mehr hören können. Die Nächte sind schon zu kurz."

Erst Anfang Mai, genau am 4., meldet Bjerknes einen Antizyklon im Polargebiet.

Klares Wetter, jedoch niedrige Temperatur, schwankend zwischen $-15°$ und $-20°$; die Kälte war scheinbar durch den ungeduldig erwarteten, nun endlich aufgekommenen Nordostwind gestiegen.

Amundsen erinnert sich der Lehre vom Südpol, des fälschlicherweise schon eine Woche nach Ende der Polar-

nacht erfolgten Aufbruchs und der übereilten Rückkehr, zu der er gezwungen gewesen war.

Er schickte die Schiffe auf Patrouille an die Nordwestküste Spitzbergens aus und wartete ab. Das war sein Glück. Einige Tage lang brannte der Winter sein letztes Feuerwerk ab. Dann stieg mit einem Mal die Temperatur an.

Die „Maud" mußte zweifellos noch zwei, drei Monate auf der Insel Stolbowoi warten, ehe sie sich vom Eis freimachen konnte, und Amundsen hatte nicht vergessen, daß er 1919 in Tscheljuskin im September kaum einen Spielraum von vierzehn Tagen zwischen dem Eisgang und der Bildung des neuen Eises gehabt hatte.

Aber in diesem Frühjahr 1925 gleicht er einem jener Vögel, die er so oft beneidet hat. Er steckt nicht im Eise fest. Beim nächsten Antizyklon wird er abfliegen.

Am 21. Mai ist das Wetter klar, die Temperatur ist mild, eine schwache Nordostbrise kräuselt die Wassertümpel.

Der Start ist auf fünf Uhr nachmittags festgesetzt. Aber noch einmal gibt es keinen Abend, keine Nacht, keinen Mittag und keine Mitternacht, was sich diejenigen nicht vorstellen können, die niemals über einen arktischen oder antarktischen Polarkreis hinausgekommen sind.

Ein neues „glänzendes" Abenteuer beginnt, in das Amundsen und seine Begleiter mit Ruhe, aber auch mit der Bangigkeit, die jede „Neuheit" hervorruft, sich nicht wie sonst nach und nach einlassen, sondern durch die Rolls-Royce-Motore mit einer Geschwindigkeit von hundertfünfzig Kilometer gestürzt werden.

Morgen schon können sie „Schiffbrüchige des Pols“ sein – beinahe kommt es soweit.

Ein Schiff fährt zur See, und Seefahren heißt nicht nur, einen Weg von einem Hafen zum andern zurücklegen, von einem Punkt der Welt zu einem andern, das heißt auch, vom Kurs abweichen, um ihn wieder aufzunehmen, mit Gegenwind lavieren, beilegen, manchmal ausweichen, das heißt kämpfen und mitten im Sturm einen Seeschaden beseitigen. Mit gedrosseltem Motor und entmastet, kann es sich noch in der Nähe einer Küste – eine der gefahrvollsten Situationen – retten, indem es vor Anker geht.

Amundsen, der gerade seinen Platz im Flugzeug einnimmt, hat das Gefühl, der ihn wegtragenden Maschine, einem ihm unbekannten und nicht erkennbaren Mechanismus, ohne sich verteidigen zu können, ausgeliefert zu sein; und wieder sieht er die Küste sich rasend schnell nähern wie damals über Pennsylvanien, als der Motor der Junkers stillstand.

Indessen ist der Benzintank reichlich versorgt, sind die Heizröhren gefüllt, Lebensmittel und Ausrüstung an Bord geschafft worden, und schon drehen sich langsam die Propeller der beiden Dornier.

Zweifellos empfindet Amundsen von allen am meisten Angst; Riiser-Larsen, Dietrichson und Omdal sind ebensosehr Flieger wie Seeleute; Feucht ist Mechaniker; was Ellsworth anbelangt, so hat sein Vater fünfundachtzigtausend Dollar bezahlt, damit er dabei sein konnte. Aber die Angst Amundsens ist durch eine ungewöhnliche Freude ausgeglichen.

Er wird einen großen Teil des Polarpackeises überfliegen.

Er wird es von oben sehen, wird Aussichten aus der Vogelschau haben, die, aneinandergefügt, ihm ein Gesamtbild vermitteln werden.

Wie oft und während wie vieler Jahre ist er der Gefangene der Eisbank gewesen? Tatsächlich gefangen wie ein Vogel in einem Käfig; ein Mensch, ein winziger Mensch, dessen Blick immer gleich Grenzen gesetzt sind, selbst wenn er auf den Ausguck am Mast klettert oder hinter einem von Hunden gezogenen Schlitten herläuft. Nansen hat vierhunderteinundsechzig Tage sich in einer Art Tunnel bewegt. Er, Amundsen, wird jetzt die Welt des Eises beherrschen.

Um fünf Uhr nachmittags sagen die Besatzungen einander Lebewohl und klettern in die Maschinen.

Eine hinter der andern, erst die N 25, dann die N 24, werden sie über die Eisfläche des Fjords gleiten und, wenn sie können, aufsteigen, ehe sie die Felsenmauer der Reede vor sich erreichen.

Riiser-Larsen macht sein schon in Gang gesetztes Flugzeug aus einem Wassertümpel frei, richtet es auf, bringt es wieder zufällig auf seine Spur zurück, beschleunigt die Motore, reißt es los und in die Höhe. Die N 25 fliegt.

Sie gewinnt an Höhe, wendet, steigt noch höher, wendet wieder, um einen Blick auf die Eisbank des Fjords zu werfen, und sieht, daß auch Dietrichson auf den ersten Hieb vom Boden losgekommen ist.

Die beiden Dornier-Wal steuern nordwärts.

Nur einige Minuten dauert es, bis sich Amundsen eine Sicht von beträchtlicher Ausdehnung bietet. Die wirkliche

Form dieses vereisten Erdenwinkels taucht auf, und jeder Teil: Berge, Täler, Felsen, Durchgänge, Kanäle und Inseln finden im Ganzen ihren Platz und ihre richtige Bedeutung.

Dort also sind die Küsten, wo seit vier Jahrhunderten Walfisch- und Seehundjäger zu Tausenden landeten. In diese Felsenhöhlen hatten sie Hütten gebaut, wo sie lebten, litten, sich vergnügten und starben. Und das Eis ist ihr Grabstein, wie es jenes der Herschel-Insel für Viik gewesen war.

Die N 25, gefolgt von der N 24, die man nicht aus den Augen verliert, setzt sozusagen mit einem Schritt wie in Siebenmeilenstiefeln über die Täler, über Berge und Inseln, von einem Ufer zum andern, über die Buchten und Meerengen; und Amundsen entdeckt hier Walfischjäger, die sich anstrengen, die Küste rudernd zu erreichen, sieht dort einen Mann hinter einem Schlitten herlaufen, dessen lange Spur von toten Hunden gezeichnet ist – der Norweger weiß, was das zu bedeuten hat. In einiger Entfernung liegt ein der „Gjöa" ähnliches gestrandetes Schiff mit geborstenem Rumpf, das aufgegeben werden mußte. Noch ein Stück weiter bäckt ein anderer Mann, dessen Name „Nordenskjöld" berühmt ist, ein aus Moos hergestelltes Brot, um zu versuchen, seinen Hunger zu stillen und nicht sterben zu müssen. Es ist ihm gelungen, denn Amundsen trifft ihn nach einigen Jahren weiter im Norden wieder; dort wagt er sich über die Risse einstürzender Schneebrücken, um eine Bucht zu erreichen, welche die beiden Dornier mit einer einzigen Propellerumdrehung überqueren.

Sehr weit zu seiner Rechten nähern sich zwei Forscher

von Spitzbergen im Kajak; auch sie haben, um ihren Hunger zu stillen, ihre Tiere getötet; und im Norden wendet sich ein Dreimaster der Küste zu. Amundsen erkennt die Männer und den Segler. Aber die Männer erkennen den Segler nicht – eine zu beträchtliche Entfernung trennt sie davon. Und der ehemalige Seehundfänger-Matrose schickt sich schon an, Nansen und Johansen zuzurufen, daß es die „Fram" ist – da sieht er, den Kopf hebend, eine riesige schwarze, sehr hohe Wand vor sich, wie wenn die Welt dort zu Ende wäre, und die N 25 und die N 24 eilen darauf zu.

Der Nebel! Plötzlich ist er da, dicht und mit dem Auge nicht zu durchdringen. „Ach, diese Gelehrten! Dieser Jacob Bjerknes, der über einen Monat an der King-Bai arbeitet, der aus ganz Europa die meteorologischen Berichte empfängt, der uns gesagt hat, als der Nordostwind blies: ‚Antizyklon in der Polarregion und klares Wetter. Starten Sie!'"

Riiser-Larsen blickt den Mechaniker Feucht an, der ihm mit einem Augenblinzeln antwortet: „Ja, die Motoren laufen gut." Durch Anziehen des Höhen- und Tiefensteuers steigt die Dornier höher, durchbricht diagonal den Nebel und beherrscht ihn.

Fliegen ist nicht Seefahren. Aber beim Fliegen besitzt man die Fähigkeit, von Richtung und Höhe abzuweichen, denkt Amundsen. Dort, wo eine „Gjöa" oder eine „Maud" für soundso viele Tage in die Dunkelheit getaucht sein würde, finden die N 25 und die N 24 sofort wieder die Helligkeit. Doch der Forscher ist betrübt. Er ist von Ny-Aalesund weder zu einem Rekordflug aufgestiegen noch um einen in Nebel gehüllten Pol zu überfliegen. Wie sollte

er übrigens wissen, daß er ihn erreicht hat? Der Nebel hindert ihn, die Geschwindigkeit und die Abtrift zu beobachten und zu berechnen.

Er ist gestartet, um zu sehen, wie die Eisbank wirklich beschaffen ist und welchen Schutz und welche Möglichkeiten sie Wasserflugzeugen bietet, die später, im folgenden Jahre, eine ausgedehntere Erforschung vornehmen würden.

Die warme Frühlingsluft, die eine kalte Luftströmung erfaßt und abgekühlt hat, bildet eine riesige, dichte, stehende Nebelbank, und um sie zu zerstreuen und fortzutreiben, ist ein starker Windstoß nötig oder eine plötzliche Veränderung der Temperatur, wodurch sie als Regen, Schnee oder Hagel niedergehen würde.

Sie besteht aus Wolken großen Umfangs, die nicht deutlich voneinander begrenzt sind, die Amundsen jedoch manchmal einen Durchblick gestatten, solange er eine offene Wasserstelle oder eine Spalte im Eis überfliegt.

Er notiert, was er auf diese Weise bemerkt: „Bis zum 82. Parallelkreis ist die Eisbank aus Eisschollen geringen Ausmaßes gebildet, die durch Kanäle getrennt sind." Ein Schiff könnte durchfahren und ein Wasserflugzeug niedergehen und von dort wieder aufsteigen. Aber was dann?

Soll er sich mit diesen kurzen sondierenden Blicken, die allerdings gut aufzunehmen verstehen, zufrieden geben? Dort, wo ein Schiff den Anker auswerfen würde, wenn es geeigneten Grund fände, oder sich an einer Eisscholle festmachen könnte, muß er immer weiter. Und wenn ein Motor versagte, würde dies die Katastrophe bedeuten. Amundsen, der hinter und ein wenig unter sich etwas verschwommen

durch die Nebelfetzen die N 24 erkennt, ahnt nicht, daß im selben Augenblick der eine ihrer beiden Rolls-Royce-Motore sich heiß gelaufen hat.

Nach zweistündigem Flug bei einer auf hundertzwanzig Kilometer geschätzten Geschwindigkeit ist der Nebel weniger dicht und weniger dunkel. Wie oft hat der Seehundfänger-Matrose nicht auf einem Schiffsdeck tief aufgeatmet, wenn der Schleier vor seinen Augen nach und nach durchsichtiger wurde?

Und dann verzieht sich der Nebel plötzlich vor den Dornier-Wal, und wie von einer gigantischen Klippe aus trifft Amundsens Blick senkrecht, längs der riesigen grauen Masse auf das von der Sonne überstrahlte Packeis; er schließt geblendet die Augen.

„Immer Weiß, immer nur Weiß, immer und überall nichts als Weiß", ruft er aus.

Es ist nicht möglich, genau zu erfahren, wo sich die Flieger nach fünf Stunden Flug befinden. Die unscharfe Linie des Horizontes erlaubt nicht, die Sonnenhöhe zu messen, aber die Peilung der Sonne verrät, daß sie nach Westen abgetrieben sind.

Das Aussehen des Packeises hat gewechselt. Die Kanäle sind verschwunden. Ins Unendliche erstrecken sich mehr oder weniger lange, mehr oder weniger breite „Felder", umgeben von Eiszäunen. Eine Art flaches „Ackerland", außerordentlich zerstückelt und leblos, ein alpdruckartiges, eintöniges Eismeer, wo nirgends genug Raum ist, daß ein Flugzeug ohne Gefahr niedergehen und landen kann.

Der Anblick verändert sich, aber nur, um eine Anhäu-

fung von Eisschollen erkennen zu lassen, auf- und übereinander geworfene Blöcke wie jene, zwischen denen – nur etwas westlicher – Peary, seine Begleiter und seine Tiere sich wie Ameisen in einem Haufen Geröll abgemüht hatten. Schon überlegt Amundsen, daß er zum Flug über das große Polarpackeis von Spitzbergen bis Alaska und zu dessen Erforschung einen andern Apparat als ein Wasserflugzeug wird anwenden müssen.

Es ist 1 h 15 nachts am 22. Mai 1925. Die Flugzeuge halten sich seit acht Stunden in der Luft. Der Mechaniker Feucht beugt sich zu Amundsen.

„Kommandant, die Hälfte des Benzinvorrats ist verbraucht."

Der Pol ist nicht erreicht, und über zwei Stunden ist die Eisbank von Nebel verhüllt gewesen. Man muß jedoch wenden.

Amundsen hebt schon den Arm, um dazu den Befehl zu geben, als er im Weiß, diesem ewigen Weiß der Eisbank einen blauen Stern, den ersten, einzigen, entdeckt, eine offene Wasserstelle, die groß genug ist, daß die Flugzeuge dort landen können.

Nachdem er sich vergewissert hat, daß die N 24 folgt, läßt er den Arm sinken und gibt Riiser-Larsen das Zeichen, aufs Wasser niederzugehen. Der blaue Stern kommt näher, wird größer, verliert seine Form; der Rumpf erdrückt die leichten Wellen, taucht tiefer ein, treibt kleinere Eisschollen auseinander und zerteilt das Wasser. Der Pilot, der die Motoren drosselt, führt das Flugzeug in einen Kanal.

Ehe die Eismauern ihn umfangen, hat Amundsen gerade

noch Zeit, zu sehen, wie die N 24 eine Wendung ausführt, wodurch sie in einem anderen Arm dieses Teiches landen wird.

Am selben Tage, aber zwölf Stunden später, suchen einige Männer am Kai von Ny-Aalesund den Himmel ab. Sie hatten eine einfache Rechnung aufgestellt: jede der Dornier-Wal hatte eine für einen Flug von zwanzig Stunden ausreichende Menge Benzin mitgenommen; sie konnten also jeden Augenblick auftauchen.

„Unser Warten ist nutzlos", sagt plötzlich einer von ihnen. „Amundsen hat uns hundertmal seine Absicht anvertraut, auf dem Packeis niederzugehen. Und wenn er den Pol erreicht, weiß niemand, wie lange er dort bleiben wird."

„Nicht länger als vierzehn Tage", antwortet Kapitän Hagerup. „Er hat in den Weisungen, die er mir dagelassen hat, genau angegeben: ‚... während der beiden ersten Wochen, also der Frist, in der die Rückkehr der Flieger noch möglich ist ...'"

„So können wir also heimgehen."

Aber sie blieben alle da, bis die Glocke schlug, die sie zum Abendessen rief, und kamen nachher wieder zurück, um ihre Zigarre oder Pfeife zu rauchen.

Am nächsten und am übernächsten Tage unterbrach kein Motorengebrumme die Stille der Reede. Hagerup fuhr daher, wie ihm befohlen worden war, mit den zwei Dampfern zum Patrouillieren an die Nordwestküste, und die Journalisten Ramm und Wharton wiederholten in einer andern Form, was sie bereits geschrieben hatten, um die Leser der

Weltpresse, die seit einem Monat die Vorbereitungen des Polfluges verfolgt hatten, in Atem zu halten.

Ohne wirklich beunruhigt zu sein, hatte man ein halbes Jahr, ein Jahr und länger auf Nachrichten desselben Amundsen gewartet, der in die Antarktis, zum Arktisch-Amerikanischen Archipel und zum Südpol gefahren war. Die Luftschiffahrt und die drahtlose Telegraphie begannen bei der Menge heftiges Interesse zu erwecken. Jeden Tag schifften sich Ramm und Wharton an Bord der in den Gewässern der Dänen-Insel patrouillierenden Schiffe ein und telegraphierten lange Artikel nach Stavanger, von wo sie nach Oslo und von dort nach Kopenhagen, Paris, Hamburg, Berlin, Rom, Madrid, London, Neuyork usw. weitergegeben wurden.

Jeden Tag öffneten Tausende von Dänen, Franzosen, Deutschen, Italienern, Spaniern, Engländern und Amerikanern, von denen manche gar nicht genau wußten, was der Name Amundsen bedeutete, ihre Zeitung und suchten dort nach Meldungen von den Fliegern, die aber gar nicht imstande waren, etwas mitzuteilen, weil sie keinen Radioapparat an Bord genommen hatten.

Die ganze Welt sorgte sich um den kühnen Forscher. Dies nützte dem Norweger vielleicht sogar noch mehr als seine größte Tat.

Die moderne Publizistik entstand. Aus Mangel an Nachrichten veröffentlichten die Zeitungen die Biographie und Fotos der Forscher und erzählten von deren langen Irrfahrten.

Man übertrieb die Erfolge und schwächte die Nieder-

lagen ab. Man bemitleidete den verlassenen und enttäuschten Amundsen nach dem verfehlten Unternehmen von Wainwright. Man interessierte sich sogar für die „Maud", die immer noch in den Eismassen von Slobowoi festgefroren war.

Indessen waren zwei Wochen vergangen, und dem Befehl gemäß hatte Hagerup Kurs nach Osten genommen, erforschte die Nordküste von Spitzbergen und drang dann zur Eisbank vor.

Der Verschollene hatte selbst angegeben, daß man nach vierzehn Tagen nicht mehr damit rechnen sollte, ihn auf dem Luftwege zurückkommen zu sehen.

Die sechs Männer irrten also wohl auf dem Packeis umher. Gesund und heil oder verwundet? In der Nähe oder weit entfernt?

Als bekannt wurde, daß die Forscher nur für dreißig Tage Lebensmittel mitgenommen hatten, begann die ganze Welt nachzurechnen, und die Zeitungen erinnerten wieder an den Tod von de Long und Scott, die verhungert waren.

Das norwegische Storting sandte einen Torpedobootzerstörer und zwei Wasserflugzeuge Hansa-Brandenburg zur King-Bai, um an den Nachforschungen teilzunehmen.

Eines Nachts – genau am 17. Juni gegen 11 Uhr – kehrten einige Mann des Dampfers „Hobby", des einen der beiden Expeditionsschiffe, nach Ny-Aalesund zurück, um Kohlen zu laden; über die Reling gebeugt, beobachteten sie einen Seehundfänger, der in die Reede eingelaufen war, näherkam und an ihnen in Richtung des Kais vorbeifuhr.

„Hallo, Freund", rief der eine der Männer, die sich auf dem Seehundfänger befanden, einem der Leute von der „Hobby" zu: „Geht alles gut bei euch?"

Es war Amundsen. Riiser-Larsen, Omdal, Feucht, Dietrichson und Ellsworth drängten sich um ihn.

Man lief, um Ramm und Wharton zu benachrichtigen, die von der Patrouille zurückgekehrt waren, und diese stürzten zu dem Funker Devold, damit er der Welt die überraschende Neuigkeit von der Rückkehr der Forscher meldete.

Beim Starten in der King-Bai hatten sich an der Bodenfläche der N 24, deren Besatzung aus Dietrichson als Piloten, Omdal als Mechaniker und Ellsworth als Beobachter bestand, bei der Berührung mit dem Eis eine Reihe Nieten gelöst.

Der Schaden konnte ernste Folgen haben, zum Beispiel eine Wasserung, das heißt ein unfreiwilliges Niedergehen auf das Wasser. Der Schiffsleutnant gewann jedoch weiter an Höhe und steuerte nach Norden, immer hinter der N 25 her.

Nachdem auch er mit seinen Siebenmeilenstiefeln die Küste und das Inselmeer nordwestlich von Spitzbergen überflogen hatte und dann, immer der Spur von Amundsens Apparat folgend, hoch genug gestiegen war, um die riesige Nebelwand, die sich dem Pol zu über zweihundert Kilometer weit erstreckte, zu beherrschen, merkte Dietrichson, daß sich der achtere Motor heiß gelaufen hatte.

Das Thermometer zeigte auf 100°, dann auf 115°, worauf es platzte.

Der Pilot drosselte den Gang des Motors.

Er befand sich in einer schwierigen Lage. Wenn der achtere Motor ausfiel, mußte er wegen des undurchsichtigen Nebels ohne Kraft niedergehen und sein Gelände wählen. Und was er vom Packeis durch die senkrechten Schächte erkennen konnte, verhieß ihm eine verhängnisvolle Landung.

Aus Vorsicht hätte er sofort nach Ny-Aalesund zurückkehren müssen.

Aber sollte Dietrichson Vorsicht walten lassen und die Verantwortung auf sich nehmen, die Expedition dadurch abzubrechen?

Auf See verständigten sich die Geleitschiffe zur Zeit, als es noch kein Radio gab, mit Hilfe von Flaggen. Aber zwischen den beiden Wasserflugzeugen gab es keine Verbindung, keine Möglichkeit der Verständigung.

Das Problem für Dietrichson bestand darin, zu mutmaßen, welche Entscheidung Amundsen als Chef der Expedition getroffen hätte, wenn die Sache ihm unterbreitet worden wäre.

Dietrichson entschloß sich weiterzufliegen.

So war er, immer in größere Besorgnis versetzt, acht Stunden der N 25 gefolgt und hatte nicht geglaubt, sich noch acht bis zehn Stunden in der Luft halten zu können — die nötige Zeit, um zur King-Bai zurückzukehren —, ohne den achteren Motor wieder instand zu setzen. Und der Anblick des nun enthüllten und sonnenbeschienenen Packeises schloß jede Möglichkeit aus niederzugehen, ohne daß das Flugzeug zerschellte.

Da hatte er im selben Augenblick den blauen Stern in

der Eisbank entdeckt, wie wenn diese durch einen riesigen Meteorstein auseinandergesprengt worden wäre, und gesehen, wie sich die N 25 der unverhofften Wasserfläche zuwandte.

Das Glück war großzügig, indem es diesen kleinen Binnensee darbot und Amundsen selbst den Entschluß fassen ließ, den Flug zu unterbrechen.

Dietrichson hatte bei der Vorbereitung für die Landung nur die einzige Sorge, wie der beschädigte Rumpf sie aushalten würde. Er stieß aber ganz normal auf das Wasser, nur der achtere Motor stand still, sobald er gedrosselt worden war. Die Sache hatte keine allzu große Bedeutung. Man würde den Schaden bequem in Ordnung bringen können. Und als der „Seemann gesichtet" hatte, daß sich die N 25 in einen ziemlich engen Zacken des Stern hineinwagte und dort verschwand, wandte sich die N 24 einem andern Arm des Gewässers zu.

Kurz nachdem Riiser-Larsen mit seinem Flugzeug niedergegangen war, hatte Amundsen, der den zurückgelegten Weg nur aufs Geratewohl schlecht abschätzen hatte können, da ihm weder die Geschwindigkeit noch die genaue Abtrift während des langen Fluges über dem Nebel bekannt waren, die Koordinaten vom Grad der erreichten Eisbank aus berechnet.

Das Resultat war: Breite 87° 44′ und westliche Länge Greenwich 10° 20′. Da der Meridian der King-Bai 12° Ost ist, so waren die Wasserflugzeuge mehr als zweiundzwanzig Grad abgewichen.

Eine Abweichung, die bei diesen Breitengraden wenig

bedeutet. Aber wenn die Forscher die Möglichkeit gehabt hätten, weiter vorzudringen – ihre Bordinstrumente unterrichteten sie nicht genau –, würden sie den Pol nicht überflogen haben.

Übrigens war Amundsen nur zu einem Erkundungsflug aufgestiegen. Sobald der Nebel hinter ihm lag, war das Wetter sehr günstig für ihn gewesen, und er hatte erfahren, was er wissen wollte.

Aber warum hatte er sich im Augenblick, als Feucht den Verbrauch des halben Benzinvorrats gemeldet hatte, mitten auf diesen blauen Stern niedergelassen, der ebenso einzigartig war wie die Venus an einem noch hellen Sommerhimmel?

Hatte er vielleicht aus der Entfernung die Besorgnis Dietrichsons gefühlt?

Die Popularität Amundsens – nicht sein wirklicher Ruhm – würde gewiß weniger groß gewesen sein und es wäre dem Forscher vielleicht sogar nicht gelungen, sein letztes Unternehmen in die Wege zu leiten, wenn die N 25 und die N 24 nicht mitten in der Eiswüste niedergegangen wären und außerdem die Presse nicht die Aufmerksamkeit zweier Kontinente wegen des Verschwindens der Flieger gefesselt und aufrechterhalten hätte. Dann war plötzlich die aufsehenerregende Nachricht von der erstaunlichen Rückkehr an Bord des Seehundfängers gefolgt.

Jeder wollte im einzelnen und mit größter Genauigkeit wissen, was von dem Augenblick an, als die beiden Dornier-Wal jenseits der King-Bai verschwunden waren, bis zu jenem Moment, wo Amundsen im Hafen von Ny-Aalesund

unvermutet aufgetaucht war und einem alten, sich über die Reling der „Hobby“ lehnenden Kameraden einige Worte zugerufen hatte, geschehen war.

2° 16′ Breite vom Pol hatte Amundsen buchstäblich den beängstigendsten Kampf seines Lebens geführt. Es hatte sich darum gehandelt, ein Flugzeug dem Eise zu entreißen, und wenn es den Forschern nicht gelungen wäre, hätten sie den Marsch über die Eisbank versuchen müssen. Dabei wären sie von einem Feinde bedroht worden, den der Mann der fünfjährigen Driften an Bord eines von Lebensmitteln strotzenden Schiffes, der Mann des Südpols mit seiner Meute von hundert Grönländer-Hunden und den Vorratslagern auf dem Wege niemals gekannt hatte: dem Hunger.

Die zwei Besatzungen mußten sofort dafür Sorge tragen, ihre Flugzeuge einigermaßen in Sicherheit zu bringen; da sie sieben Kilometer voneinander getrennt waren, konnten sie sich nicht gegenseitig helfen.

Die Eisbank, die wie ein lebendes Wesen sich Mühe gab, diese Art Geschwür, das die Wasserfläche auf ihrem blendenden Weiß bildete, wieder aufzusaugen, drohte, das Flugzeug Amundsens zwischen den Wänden der Spalte, in die es sich hineingewagt hatte, zu zermalmen.

Aus Platzmangel gelang es den drei Kameraden nicht, das Wasserflugzeug zu wenden, um es wieder mitten in das Gewässer zu bugsieren, und sie gingen daran, eine Gleitbahn ins Eis zu hauen.

Nach dreitägiger Arbeit war die N 25 außer Gefahr, aber nur für einige Stunden.

Was die N 24 anbetraf, so war sie, obgleich der Schaden

an der Bodenfläche des Rumpfes die Landung nicht erschwert hatte, alsbald leck geworden, und sie wäre gesunken, wenn der Vorschlag des geschickten Dietrichson, sie zu wenden und auf einen Eisblock hochzuziehen, nicht gelungen wäre. Schon hatte Omdal den achteren Motor geöffnet und bemerkt, daß die Auslaßventile heiß geworden waren.

Er begann sofort mit der Reparatur. Jedoch zwei Tage später, nachdem die Ventile ausgewechselt waren, konnte der Motor nicht in Gang gebracht werden. Omdal zweifelte nicht, daß es ihm mit Hilfe von Feucht, dem Spezialisten der Rolls Royce, gelingen würde, den Schaden zu beheben – aber Feucht befand sich bei der N 25.

Inzwischen hatten die beiden Besatzungen sich durch Flaggen verständigt, und Amundsen ordnete an, daß Dietrichson und seine Begleiter zu ihm kommen sollten. Und sie machten sich unverzüglich auf; unterwegs hatte Ellsworth Gelegenheit, seinem Piloten und seinem Mechaniker, die beide ins Wasser gefallen waren, das Leben zu retten.

Der ehemalige Seehundfänger-Matrose mußte sofort einen Entschluß fassen. Sollte man versuchen, die N 24 zu reparieren, oder sollte man sie aufgeben? Allem Anschein nach hatte er nicht lange gezögert. Am nächsten Tag begann man, den Benzinvorrat und die Lebensmittel aus dem beschädigten Flugzeug an Bord der N 25 zu befördern.

Als dies beendet war, setzte der höchst schwierige Kampf um den Start des unversehrten Apparates ein. Dieses Ringen dauerte vierundzwanzig Tage!

Eine Startbahn von fünfhundert Meter war notwendig. Das Schlimme war, daß die Forscher sie erst anlegen und

ebnen mußten, und zwar fünf- oder sechsmal an verschiedenen Stellen, auf einer in Bewegung befindlichen Eisbank, die immer wieder plötzlich den von dem blauen Stern gebildeten Spalt zusammenfügte.

Das neu gefrorene Eis schien eher geeignet zu sein. In Stücke zerhackt, würde es sinken. Gut, man könnte vom Wasser starten. Das Wasser fror zu und schloß sich um den Rumpf der N 24, die man befreien und weiter weg transportieren mußte. Drei Tonnen für sechs Männer!

Darauf versank das Flugzeug im Puderschnee, Nebel bildete sich, und es begann zu regnen.

Die Zeit verstrich. Die Rationen wurden gekürzt. Und Amundsen hatte eine andere sehr ernste Entscheidung zu treffen. Sollten die Versuche, eine Startbahn zu bauen, fortgesetzt werden? Wenn sie nicht zum Ziele führten, müßten die Forscher, nachdem die letzten Lebensmittel aufgezehrt waren, Hungers sterben. Oder war es ratsam, solange die Vorräte es noch erlaubten, die Wasserflugzeuge aufzugeben und zu versuchen, die nächste Küste zu Fuß zu erreichen, ausgerechnet das Kap Columbia, von wo Peary zu seinem berühmten Marsch aufgebrochen war?

Den Befehl, das Schiff zu verlassen, erteilt ein Seemann nur, wenn jede Hoffnung verloren ist.

Der drei Tonnen schwere Dornier wurde über die Erhöhungen längs der Arme der immer kleiner werdenden Wasserfläche, die ihre schöne Sternform verloren hatte, trotz der abschüssigen Bahn gehißt, geschoben und soundso oft abgesetzt.

Nach jeder Verschiebung wurde mit dem Beil eine Bahn

von fünfhundert Metern ausgehöhlt und geebnet. Hier vollbrachten alte Eismassen das ihrige, dort kamen Blöcke ins Rollen, zermalmten sich gegenseitig, brachen hervor, sanken zurück, zerfielen, und die N 25 befand sich in derselben Lage wie die „Maud", als diese durch die Abtrift des in Bewegung geratenen Chaos sich wieder dem Landungsplatz bei den Neu-Sibirischen Inseln genähert hatte.

Endlich wurde ein ebenes „Feld" entdeckt. Wenn die Dornier-Wal nicht von dort starten konnte, war ihre Laufbahn zu Ende.

Die durch so viele Anstrengungen und ungenügende Ernährung erschöpften sechs Männer schafften sie an diese Stelle. Eine neue Startbahn wurde freigelegt. Und am 15. Juni um 10.30 Uhr begann die N 25, schwer beladen mit den in der Kabine zusammengedrängten Forschern, die eine bis zum äußersten verminderte Ausrüstung und gerade soviel Benzin mit hatten, um Spitzbergen zu erreichen, endlich zu gleiten, während die Motoren auf höchsten Touren liefen.

Zwei Minuten später war es Riiser-Larsen geglückt, das Flugzeug vom Boden zu lösen. Wenn nicht eine Küste erreicht wurde, bedeutete es den Tod für die sechs fast von allem entblößten Männer. Niemals hatte sich Amundsen derart dem Schicksal ausgeliefert gefühlt wie auf diesem Fluge. Die schwer bedrängte „Gjöa" und „Maud" hatte er immer wieder verteidigen und retten können. In der Arktis hatte er sich tief ins Eis vergraben, um dem Schneesturm zu widerstehen. Hier aber war er ohnmächtig, wie wenn ihm die Hände gebunden gewesen wären. Neuneinhalb

Stunden waren die Forscher durch Schmutz in einem Vergaser, durch schlechtes Funktionieren einer Ölpumpe, das Platzen eines Kühlers oder das Zerreißen eines Stahldrahtes großer Gefahr ausgesetzt, während sie ständig das Zerschellen an einem Eisblock oder die gänzliche Verlassenheit auf der Eisbank sowie die Bedrohung von Hunger und Kälte zu befürchten hatten.

Die Flieger waren wieder auf die beim Hinweg überflogene Nebelbank gestoßen; sie war jedoch unerheblicher, war weiter südlich gerückt und lag über dem eisfreien Wasser der Inseln von Nord-Ost-Land und Spitzbergen. Würde es sich aufklären, ehe das Benzin verbraucht war? Sie hatten wieder diese Angst durchzumachen, den Alpdruck der Flieger: eine Panne zu erleben mit einem Schleier vor den Augen.

Plötzlich hatten sie, gleich einer Insel in einem dunstigen Meer einen Felsen entdeckt, der den Nebel durchbrach und beherrschte – Spitzbergen – und dann, tief unten in einem Schlund, den Ozean, auf den das Flugzeug sofort zugesteuert wurde.

Das Landen auf der stürmischen, von einer mächtigen Schlagwelle ausgehöhlten See war ein Meisterstück gewesen. Die gut geführte, geschickt manövrierte Dornier berührte das Wasser, betastete es, legte sich darauf, setzte ihren Kurs fort, ohne zu schlingern, ohne in Gefahr zu geraten. Das war kein Flugzeug mehr, sondern ein Schiff, und Riiser-Larsen war wieder ein Seemann geworden. Er nahm Kurs auf die Küste, legte an einer Eisscholle an, wo der Apparat festgemacht wurde. Die Männer stiegen aus und wanderten bald an einem Kiesstrand auf und ab.

„Wir können Gott danken! Heute morgen waren wir über dem Packeis in geringer Entfernung vom Pol, aber in großer Ungewißheit über unser Schicksal, und hier ist es Frühling, Blumen blühen und Bäche rieseln. Und dort taucht ein Segler auf."

Sie winken, sie rufen. Das Fahrzeug, ein norwegischer Seehundfänger, der „Sjöliv" aus Bals-Fjord, dicht bei Tromsö, schickt ein Boot.

„Es ist für euch alle sechs Platz an Bord. Wir werden zusammenrücken, steig ein, Amundsen. Du hast vor langer Zeit in einem ähnlichen Logis gehaust wie in diesem hier, mit Kojen ringsum ausstaffiert und dem von Holzbänken umgebenen Tisch in der Mitte. Wenn bei schwerem Wetter wie heute nacht die Luke geschlossen ist, muß man guten Mutes sein, um den Kampf auszuhalten. Die Sturmlampe und der Ofen qualmen; wir sind drei, vier Wochen nicht in die Badestube gekommen; unsere Ledermäntel, die am Körper trocknen, sind mit Tran beschmiert, und der Raum nebenan ist angefüllt mit frischen Häuten.

Du wirst aber unsere Suppe mitessen, Amundsen, unseren Kaffee trinken und dir deine Pfeife mit unserem Tabak stopfen. Und wenn sich dann unsere Schultern und unsere Stirnen berühren, wirst du uns Geschichten erzählen. Vergiß, daß du ein berühmter Forscher bist, der Mann der Nord-West-Passage und des Südpols, vergiß deine Niederlagen mit der ‚Maud' und bei Wainwright. Vergiß, daß die ganze Welt dich erwartet und daß du zehn Stunden lang Angst geschwitzt hast. Erzähle uns von der Zeit, wo deine Hände wie die unsrigen rot vom Blute der Seehunde waren."

Die Rückkehr Amundsens nach Ny-Aalesund versetzte die ganze Welt in Begeisterung. Mit den Glückwünschen des Königs mischten sich jene der Bewohner kleinster norwegischer Ortschaften, und die aus allen Ecken Europas und Amerikas eintreffenden Telegramme häuften sich auf dem Tisch des Forschers an.

Indessen war die N 25, die der Seehundfänger „Sjöliv" bis Brandewijns-Bai ins Schlepptau genommen hatte, auf den „Selmer" befördert und mit den Forschern nach Horten gebracht worden, jenem Hafen am Eingang des Osloer Fjords, wo die „Fram" ihre Laufbahn beendet hatte.

Am 5. Juli 1925 drängten sich die sechs Männer des Polfluges ein letztes Mal in der Kabine des zu Wasser gebrachten Flugzeuges zusammen und stiegen auf.

Riiser-Larsen führte, und Amundsen blickte nach unten in die Tiefe. Er brauchte sich keine Sorgen mehr zu machen, weder um Befehle noch um ernsthafte Entschlüsse. Er fühlte keine Angst mehr.

Er betrachtete die Inseln, „seine" Inseln, und besonders jene, wo er geboren war. Er betrachtete das Wasser, „sein" Wasser. Er betrachtete die kleinen Kutter, ganz ähnlich jenem, der ihn vor einem halben Jahrhundert jedes Frühjahr nach Borge-lez-Sarpsborg gebracht hatte.

Er betrachtete den Osloer Hafen vor sich, der mit seinem Wald von Schloten und flaggengezierten Masten in der Sommersonne funkelte und glänzte.

Die ganze Bevölkerung der Stadt befand sich an den Kais; als Amundsen an Land stieg, wurde er umlagert,

hochgehoben und auf Schultern gehißt und so von seinen Bewunderen durch die Menge getragen.

Zur selben Zeit fuhr die „Maud", die sich endlich von den Eismassen bei der Insel Slobowoi hatte befreien können und noch einmal die Bering-Straße durchquert hatte, in Seattle ein, auf der anderen Seite der Vereinigten Staaten am Stillen Ozean.

Sverdrup, Wisting, Hanssen, Dahl und ihre Kameraden setzten nach einem erneuten dreijährigen Aufenthalt in der Arktis den Fuß an Land. Da mußten sie mit ansehen, wie Gerichtsvollzieher ihnen ihr Schiff wegnahmen, weil Amundsen an der Küste des Stillen Ozeans Schulden hinterlassen hatte.

Vom wissenschaftlichen Gesichtspunkt aus waren die Ergebnisse der Expedition erheblich gewesen, sei es auch nur, was die meteorologischen Verhältnisse der Polarregion angeht.

Mehrere Wochen lang hatte Jacob Bjerknes vor dem Abflug der Forscher an der King-Bai ausgedehnte Beobachtungen vorgenommen. Er hatte damit fortgefahren, während Amundsen am 88. Breitengrad vom 22. Mai bis 15. Juni trotz harter zu leistender Arbeit gewissenhaft die Temperaturen, Richtung und Stärke der Winde, Größe der Niederschläge, den Luftdruck, den Grad der Sichtigkeit und den Himmelszustand aufgezeichnet hatte.

Die Studien der beiden Männer sollten gegenübergestellt und verglichen werden. Bjerknes wußte nun, daß es zwischen einem Antizyklon am Nordpol und klarem Wetter mit

Nordostwind in Spitzbergen Raum für eine Nebelbank von zweihundert Kilometer Breite gibt.

Die täglichen Berechnungen, die von den Seeleuten ausgeführt worden waren, hatten auch ermöglicht, die Richtung und die Abtrift-Geschwindigkeit des Packeises am Orte, wo sie sich aufgehalten hatten, genau anzugeben.

Schließlich hatte die Sonde des Forschers eine Tiefe von dreitausendsiebenhundertfünfzig Meter erreicht. Der Stahldraht von Pearys Sonde, die man in das Gewässer zwei Breitengrade nördlicher hinabgelassen hatte, war gerissen, nachdem zweitausendsiebenhundert Meter Draht abgerollt waren; daraus konnte man folgern, daß sich kein bedeutendes Festland in der Nähe des Pols befand, zum mindesten nicht in Richtung Spitzbergen und Grant-Land.

Aber vor allem hatte Amundsen den Beweis erbracht, daß ein Flugzeug, das von seinen Motoren und einer Wasser- oder Eisbahn abhängig war, zum Studium des großen Packeises, das er sich zum Ziel gesetzt hatte, untauglich war.

Nach dieser Erfahrung dachte er, daß das Aufsteigen in senkrechter Richtung und die Möglichkeit, sich sogar mit gedrosselten Motoren in der Luft halten zu können, die Bedingungen des Erfolges wären.

Dieser Seefahrer brauchte ein Luftschiff und keine Flugmaschine. Amundsen, der Mann der Schiffe von geringer Tonnage und kleiner Mannschaft, auf dessen „Maud" die Gläubiger ihre Hand gelegt hatten, träumte, wie es schien, von etwas ganz Wahnwitzigem: ein lenkbares Luftschiff zu besitzen und eine Expedition zusammenzustellen, die ein

zahlreiches Personal und den Bau einer Halle und Ankermaste erforderte.

Das wurde sofort in die Wirklichkeit umgesetzt.

Mehrere Männer verschiedenen Ansehens nahmen sich im folgenden Frühjahr (1926) vor, sich zum Pol aufzumachen und das große Packeis zu überfliegen: der Marinekapitän der Vereinigten Staaten Richard Byrd, der ebenfalls von der King-Bai starten wollte; die Amerikaner Wade und Wilkins, die alle beide beabsichtigten, von Kap Barrow abzufliegen, der erstere wollte bis Asien vordringen, der andere nach einer Wendung über den Scheitelpunkt des Pols über Alaska zurückkommen; ein von der Sowjetregierung bestimmter Flieger würde sein Glück auf der Strecke: Sibirien – Pol – Novaja Semlja versuchen; der Franzose Darcis, den niemand ernst nahm und der Paris übrigens auch nicht verließ, wollte sich seiner Versicherung nach abwechselnd eines Motorschlittens und eines besonders kleinen Flugzeuges „Albert" bedienen.

Aber es geschah nicht aus Furcht, nicht der erste zu sein, daß Amundsen nur wenige Tage nach seiner Ankunft in Oslo sich mit dem italienischen Luftschiffkonstrukteur Nobile in Verbindung setzte und ihm ein lenkbares Luftschiff in Auftrag gab.

Die bis ins kleinste ausgearbeitete und umsichtig ausgeführte Expedition mit den beiden Dornier-Wal, der Kampf auf der Eisbank, die Energie, mit welcher der Norweger seine Leute angefeuert hat, der Endspurt und die sensationelle Rückkehr haben ihm sein Ansehen zurückgegeben und

es noch vergrößert. Niemand zweifelte, daß er mit einem Luftschiff statt mit zwei Flugzeugen sein Vorhaben verwirklichen würde, nämlich den Flug über das Packeis, wovon er seit 1922 spricht.

Er hat niemals die Zuversicht verloren; aber der Erfolg seines Fluges – er war der erste Forscher gewesen, der die Eisbank aus der Vogelschau beobachtet hatte und zwei Breitengrade vom Pol aufs Wasser niedergegangen war – hat ihn seine Fehlschläge vergessen lassen und ihm seine jugendliche Geistesfrische wiedergegeben. Für das letzte Unternehmen, das er befehligen sollte, ist er wieder jener Roald geworden, der mit den paar Groschen seiner Erbschaft die „Gjöa" kaufte und dann Bittsteller werden mußte. Er tauft das lenkbare Luftschiff, das Nobile baut und das eine Gesamtlänge von einhundertsechs Meter haben wird, „Norge"; sofort schickt er eine Anzahl Spezialisten zur King-Bai, um im Winter 1925/26 eine Halle von einhundertzehn Meter Länge zu errichten, die es aufnehmen soll.

Er kauft ein Haus am Bunde-Fjord mit dem Blick aufs Meer. Denn dieser Weltreisende, der außer in den ersten Jahren seines Lebens niemals unter einem Dach, das sein Dach war, in einem Bett, das sein Bett war, geschlafen hat, der nur Logis, Messen und Kajüten, Schlafwagenabteile, Hüttenlager und Hotelzimmer gekannt und meistens mit vor Kälte klammen Fingern in ein kleines, auf den Knien liegendes Notizbuch seine Aufzeichnungen gemacht hat, empfindet schließlich das Bedürfnis, ein „Heim" zu besitzen mit einem Arbeitszimmer und einem flackernden Kaminfeuer.

Vielleicht drängt ihn eine Ahnung, diese Freuden zu genießen, denn wenn er noch lange warten würde, könnte es zu spät sein.

Während er den Bericht über seine Nordpolexpedition und seine Erlebnisse am 88. Breitenkreis verfaßt, hält er nur manchmal inne, um nach den Fischerbooten Ausschau zu halten.

Das sofort verlegte Werk ist bald vergriffen und wird in zwölf Sprachen übersetzt. Die Autorenhonorare sind beträchtlich.

Amundsen hat Fotos mitgebracht und Teile eines Films von seinem Aufenthalt in Ny-Aalesund, von seinem Flug über die Eisbank und seiner Notlandung in dem sternförmigen Gewässer. Die Fotos sind vervielfältigt worden und werden verkauft. Die Teile des Films wurden zusammengesetzt und laufen über die Leinwand. Das bringt ebenfalls Geld ein.

Aber nicht genug. Amundsen läßt das Feuer im Kamin ausgehen, packt seinen Koffer, verschließt die Tür und zieht von neuem los, für seine Pläne zu werben.

Da sein letztes Abenteuer in der Presse sehr hervorgehoben worden ist, findet er in allen europäischen Hauptstädten und allen wichtigen Städten der Vereinigten Staaten die begeisterten Zuhörer wieder, denen er ehemals von der Nord-West-Passage und der Südpol-Expedition erzählt, und jene weniger zahlreichen, denen er kurz vorher seinen geplanten Fernflug mit den beiden Dornier-Wal entwickelt hat; diesen allen haben sich noch die Neugierigen angeschlossen, die ihn noch nicht kannten, aber im vorhergehenden Mai und Juni mit um ihn gezittert haben.

„Ich habe schon zu Ihnen gesprochen oder man hat Ihnen von mir gesprochen. Hier bin ich."

Man betrachtete dieses schmale Gesicht des Dreiundfünfzigjährigen, durchfurcht von tiefen Falten, die Haut zerfressen von Meersalz, Schnee und Sturm, mit den vom Fieber der Leidenschaft glänzenden Augen.

„Bald, bereits im kommenden Frühjahr, werde ich wieder wegfahren. In Ny-Aalesund sind schon Leute an der Arbeit . . ."

Die Vorträge waren ebenso ertragreich wie das Buch, die Fotos und der Film. Aber alles zusammen genügte noch nicht.

Das Schicksal, das sich gewendet und ihn im vorhergehenden Jahr mit Lincoln Ellsworth zusammengeführt hatte, griff von neuem ein. Die „New-York Times" bot dem ehemaligen Seehundfänger-Matrosen dreihunderttausend Kronen, wenn er ihr den Erstabdruck des Berichtes seiner kommenden Reise zusicherte. Amundsen ging darauf ein.

Und Ellsworth zog einen Scheck aus der Tasche über einhundertfünfundzwanzigtausend Dollar: „Mein Vater wird dafür aufkommen, und ich werde wieder bei dem Abenteuer dabei sein."

„Schiffen wir uns nach Europa ein", sagte Amundsen.

Im April 1926 kamen Amundsen und seine Begleiter in Ny-Aalesund an.

In Oslo hatte der Forscher seinen alten Kameraden Oscar Wisting wiedergetroffen, der die Reise zum Südpol mitgemacht, an Bord der „Maud" die Nord-Ost-Passage durch-

quert hatte und nach einem siebenjährigen Aufenthalt in der Arktis zu seinem Kummer erleben mußte, wie diese gleiche „Maud", die so oft in Gefahr gewesen und immer gerettet worden war, den Gläubigern in die Hand fiel.

Das Ende der „Gjöa", die von der kalifornischen Sonne in Staub verwandelt wurde, war dagegen beneidenswert.

Auch der Seemann Omdal, der bei den zwei Versuchen mit der Junkers in Wainwright und dem Fernflug der Wasserflugzeuge dabei gewesen war, und der andere Seemann Riiser-Larsen, der geschickte Pilot, der es fertiggebracht hatte, die N 25 aus dem Wasserloch zu befreien, waren anwesend.

Selbstverständlich hatten sich Lincoln Ellsworth und der Journalist Fredrik Ramm, dessen Artikel im vorhergehenden Jahre so ungeduldig erwartet worden waren, eingefunden. Als Amundsen verschwunden war, hatte er, wie man sich erinnern wird, auf einem Schiff im Norden von Spitzbergen Patrouillenfahrten mitgemacht. Diesmal sollte er an Bord des lenkbaren Luftschiffes mitkommen.

Die Halle war erbaut, ein fünfunddreißig Meter hoher Ankermast errichtet, das ganze Material, darunter viertausendachthundert Zylinder Wasserstoffgas, pro Zylinder einhundertsechzig Kilogramm schwer, an Ort und Stelle geschafft. Die Meteorologen sammelten die Beobachtungen aus allen vier Himmelsgegenden Europas und ließen Versuchsballons aufsteigen.

Man mußte nur noch auf die „Norge" warten, die am 20. März Rom verlassen hatte.

Nach manchen Wechselfällen, wie beträchtliche Abtrif-

ten, und nach Zwischenlandungen in England, Oslo, Leningrad und Vadsö im Varanger-Fjord und in der Barents-See, wo noch ein Ankermast erbaut worden war, glitt die „Norge", dieser in der Luft dahintreibende und den Strömungen preisgegebene starre Körper, am 1. Mai, zu der Stunde, die man in anderen Regionen Morgendämmerung nennt, in die Halle, die in Ny-Aalesund genau ihrer Länge und ihrem Umfang gemäß erbaut worden war.

Nach dieser vierzigtägigen Reise war eine Überprüfung notwendig, und man mußte den Motor backbord, der zwischen Leningrad und Spitzbergen Schaden genommen hatte, auswechseln. Amundsen erteilte den Befehl, daß man ohne Verzug an diese Arbeit ginge.

Denn der günstigste Monat zwischen der strengen Kälte und Nebel und Niederschlägen begann. Aber andrerseits gab es keinen Anlaß, zu große Eile an den Tag zu legen. Im Laufe des vorhergehenden Sommers war zwar angekündigt worden, daß der Amerikaner Wilkins und der Norweger Eielson, sowie Richard Byrd* zum Nordpol aufbre-

* Richard Byrd war rasch berühmt geworden. Im Juni 1927 befehligte er die „America", eine Fokker-Maschine von sieben Tonnen, die von Neuyork abgeflogen war und trotz schrecklichen Wetters den Atlantischen Ozean überquerte. Er erreichte Europa, das von dichtem Nebel verhüllt war. Er gab seinen Standort über Brest an und erließ einen SOS-Ruf direkt über Bourget. Fast ohne Brennstoff und ohne Möglichkeit niederzugehen, kehrte Byrd um, und sein Flugzeug stürzte in Ver-sur-Mer (Calvados) ab; er kam in einem Gummiboot mit seinen Begleitern an der Küste an. 1928 überflog er den Südpol und hielt sich später mehrmals in Klein-Amerika auf, einige Kilometer von der Walfisch-Bucht an derselben Stelle, wo Amundsen 1910 sein Überwinterungs-Haus errichtet hatte, das aber verschwunden, gleichsam vom Eise verschluckt war. Byrds größte Tat bestand darin, daß er ganz allein am 80. südlichen Breitengrad überwintert hat.

chen würden; aber inzwischen hatte man nichts mehr von ihnen gehört.

Gerade als die „Norge" über der King-Bai aufgetaucht war, erfuhren jedoch die Forscher, daß Wilkins und der Norweger Eielson – alle beide Flieger aus der Zeit des ersten Weltkrieges – mit ihrem Versuch des Rundflugs: Fairbanks (Alaska) – Fairbanks über den Pol, gescheitert waren. So waren sie also doch abgeflogen! Zuerst hatten sie einen Flug hin und zurück von vierzehnhundert Kilometer ausgeführt. Nach einem neuen Start waren sie verschwunden und hatten, weniger glücklich als Amundsen, ihr Flugzeug auf der Eisbank verlassen müssen. Von einem Boot östlich von Kap Barrow aufgefischt, hatten sie erklärt, daß sie nicht lange zögern würden, wieder zu starten.

Und nun hatte ein amerikanisches Schiff in der King-Bai Richard Byrd, seinen Piloten F. Bennet, eine Fokker-Maschine, die „Josephine Ford", einen Doppeldecker mit drei Motoren und eine Curtiss-Oriol, ähnlich jener, welche die „Maud" mitgenommen hatte und die im Packeis zerschellt war, an Land gesetzt.

Nach seiner Teilnahme am transatlantischen Flug der amerikanischen Marine im Jahre 1919 hatte Byrd mit demselben Bennet die Inseln nördlich Kanada erforscht. Er war ein Mann raschen Entschlusses und bewies dies. Kaum war die „Josephine Ford" aus den Kisten ausgepackt, wurde sie unter den Augen Amundsens und seiner Kameraden aufgerüstet, reguliert und ausprobiert. Und am 9. Mai, um 1 h 55 stieg sie auf und verschwand nach Norden.

Byrd war am selben Tage um 17 h 55 zurückgekom-

men, nachdem er „drei kleine Touren um den Pol" geflogen war. Er hat auf dem Eis die Medaille, die sein Landsmann Robert Edwin Peary während seiner Expedition im April 1909 um den Hals getragen hatte, abgeworfen.

Der Amerikaner sprang aus seiner Maschine, drückte Amundsen, der auf den Motorenlärm hin herbeigeeilt war, die Hand, lud die Fokker und die Curtiss wieder ein und fuhr ab.

Vielleicht hatten die Vereinigten Staaten gerade vor der Abfahrt des Norwegers ihren Vorrang geltend machen wollen, und dieses Mal ohne ein Geleit von See- und Luftgeschwadern, wie es zwei Jahre früher Mr. Denbey, Staatssekretär der Marine, geplant hatte.

Oder sollte es nicht eine heimliche Mahnung des Schicksals gewesen sein? Als Scott am Südpol die von Amundsen aufgepflanzte norwegische Flagge gesehen hatte, war er bitter enttäuscht gewesen. Er hatte das Leben eingebüßt, nicht aus dieser Enttäuschung, sondern weil er seine Abfahrt übereilt hatte, um eben keine Enttäuschung zu erleben.

Roald würde also nicht der erste sein, der den Nordpol überfliegt. Aber sein Vorhaben war umfangreicher.

Die „Josephine Ford" hatte ihren Blitzflug am 9. Mai ausgeführt. Als die Meteorologen herausbekommen hatten, daß der günstige Antizyklon herrschte, machte sich die „Norge" am 11. Mai um 10 Uhr zur Abfahrt fertig.

Die Besatzung war folgendermaßen zusammengesetzt:

Roald Amundsen und Lincoln Ellsworth, die Leiter der Expedition; dieser sollte den Befehl übernehmen, im Falle jener verhindert war;

Nobile, Kapitän der „Norge" – besser gesagt, Herr an Bord. Nobile führte seinen Hund mit sich. Die tapferen Tiere hatten auf dem Packeis genug gelitten, genug Skelette im Eis der Arktis und Antarktis zurückgelassen, als daß nicht einer von ihnen sie auf dieser Reise ohne Strapazen – wenn auch nicht ohne Leiden – vertreten sollte;

der Marineflieger Riiser-Larsen, der ausgezeichnete Pilot der „N 25" – „nächster" Kommandant und Navigationsoffizier;

Oscar Wisting, der die Expeditionen zum Südpol und an Bord der „Maud" mitgemacht hatte, und Emil Horgen, Schiffsleutnant, beide als Steuermann;

Oscar Omdal, der vergebliche Versuche in Wainwright anstellte und am 88. nördlichen Breitenkreis die Ventile eines Motors ausgewechselt hat, Erster Mechaniker;

Birger Gottwaldt und Storm-Johnsen, Radiotelegraphisten;

Finn Malmgreen, Meteorologe;

fünf Takelmeister und italienische Mechaniker;

Fredrik Ramm, Vertreter der Weltpresse.

„Klares Wetter, gute Sicht, schwacher Nordostwind." Und die Reise bis zum Pol verlief ohne Zwischenfall. Der Teufel, von dem der Eskimo, der Begleiter Pearys, gesprochen hatte, schlief zweifellos oder hatte sich mit seiner Frau gezankt.

Amundsen konnte sich in Muße aus dem Fenster der Gondel beugen und die Vision des Packeises in sich aufnehmen, wenigstens in dem Teil, der sich vom eisfreien

Wasser nördlich Spitzbergen – nach Überfliegen des Pols – bis zum 83. Parallelkreis erstreckte.

Den unsichtbaren Spuren der Mokkasins und der blutbefleckten Pfoten fügten sich ebenso unsichtbar die blitzenden Fahrtrinnen der N 25 hinzu, die, von der sicheren Hand Riiser-Larsens geführt, das Chaos des Eises streifte.

Die „Norge" folgte genau der Route der beiden Dornier-Wal und erlitt dieselbe Abtrift.

Am 87° 44′ Nord und 10° 20′ West lehnten sich Omdal und Riiser-Larsen neben Amundsen aus dem Fenster, und die drei Kameraden sprachen von den sechs Forschern, die hier, um ihr Leben zu retten, aber mehr noch, um ihrer Expedition einen Sinn zu geben, einen so bitteren Kampf geführt haben. Der blaue Stern war nicht mehr zu sehen, wohl schon seit langem nicht mehr, und die Trümmer der zerschellten N 24 waren verschwunden.

Nachdem Storm-Johnsen die vorher von Riiser-Larsen berechnete Position: 89° Nord und 11° West telegraphiert hatte, fügte er um Mitternacht hinzu: „Alles geht gut an Bord."

Oscar Wisting „nahm das Steuer". Der Mann, der mit Amundsen sich im Eis des Südpols abgequält hatte, der sieben Jahre lang auf der vom Packeis erfaßten, aber immer wieder von ihm zurückgeworfenen „Maud" vergeblich bemüht gewesen war, dem Nordpol näherzukommen, gebührte das Vorrecht, die „Norge" beim Überfliegen des Pols zu führen.

Riiser-Larsen, das Chronometer neben sich, hatte im Spiegel des Sextanten die Sonne eingefangen, die sich um die nördliche Kugelhaube drehte.

Er hob den rechten Arm. Es war 1 h 30 am 12. Mai. Die beobachtete Höhe stimmte mit derjenigen der vorher angestellten Berechnung überein.

Die „Norge" befand sich über dem Pol. Sie hatte die Strecke von Ny-Aalesund bis zum Pol in fünfzehn Stunden dreißig Minuten zurückgelegt, also mit einer Stundengeschwindigkeit von einundsiebzig Kilometer. Die Motoren liefen gleichmäßig, und an Brennstoff war kein Mangel.

Fredrik Ramm ließ sofort einen Artikel los, der — obgleich man es nicht anders erwartet hatte — großes Aufsehen erregte; die „New-York Times" druckte ihn einige Stunden später unter dem Titel: „‚Nordpol', von unserem Sonderberichterstatter", ab.

Die Eisbank bot den Anblick einer „toten Landschaft", wie Amundsen es ein Jahr früher weiter südlich beobachtet hatte: kleine Eisfelder, von Eis eingefaßt. Zwei „Ententümpel" erinnerten daran, daß sich darunter ein über dreitausend Meter tiefer Ozean ausbreitete.

Bis zu dieser Sekunde war der Kurs nordwärts gewesen, aber plötzlich schlug er nach Süden um, ohne daß die Hand des Steuermanns Wisting eingriff. Er hatte jedoch das Steuer so weit nach links gestellt, als es nötig war, um die „Norge" zum Kap Barrow zu führen. Die Nadel der Windrose, deren Spitze nach King William-Land schwankte, wo Roald mehr als zwanzig Jahre früher zweimal überwintert hatte, war allerdings nicht durch die veränderte Richtung gestört, die nur durch eine Berechnung hätte festgestellt werden können.

Amundsen war tief bewegt. Er überflog jetzt den „un-

bekannten Ozean". Peary und Byrd, der eine von Grant-Land und der andere von Ny-Aalesund kommend, waren an dieser Stelle umgekehrt. Er aber drang weiter vor. Von neuem – und zum letztenmal – war Amundsen nach den Niederlagen von Wainwright und der „Maud" der „Erste".

„Der Teufel schlief immer noch", wie er an den Tagen geschlafen hatte, als Amundsen, Wisting und ihre Kameraden auf dem Rückweg vom Südpol den „Tanzsaal" auf den Fußspitzen passiert hatten, die Schnauzen ihrer Hunde zupressend, damit diese nicht heulten.

Die Forscher – alle jene, die nicht mit der Führung des Lenkbaren im Augenblick beschäftigt waren – betrachteten das Packeis. Sie schauten sehnsüchtig, aber ohne große Hoffnung, nach einem Felsen, einer Insel oder einem Festland aus; diese Entdeckung würde ihren Ruhm noch erhöht und Ramm Stoff für einen anderen aufsehenerregenden Artikel geliefert haben; aber die Peilungen von Peary und Amundsen schlossen diese Möglichkeit beinahe aus.

Unter der Gondel entrollte sich wie ein Film die „weiße, ewig weiße Landschaft" mit ihren chaotischen Blöcken, den kleinen abgeschlossenen Feldern und einigen winzigen Wasserflächen, die schon nahe daran waren, wieder aufgesogen zu werden. Aber kein Felsen tauchte auf, den man taufen oder auf dem man eine Flagge hätte hissen können.

Es herrschte eine gespenstische Eintönigkeit und eine hoffnungslose Langeweile. Der Anblick war zu schön, man hätte nichts mehr zu erzählen gehabt. Ramm mußte immer wieder dasselbe wiederholen. Das Ganze war wie ein sommerlicher Ausflug. Das nächste Mal würde man „Damen"

mitnehmen, wie man damals sagte. Man verstand den Franzosen Davis, der den Plan gehabt hat, die Reise mit einem winzigen Flugzeug zu unternehmen. So sollte es bis zum 83. Parallelkreis und 106. westlichen Längengrad dauern; in dieser Entfernung vom Pol war die „Norge" nur wenig von ihrer Route nach Kap Barrow abgewichen, das sich am 157. westlichen Längengrad befindet.

Es war am 12. Mai beinahe um acht Uhr, als der Teufel sein Spiel zu treiben begann. Der Lenkbare war jenseits des überholten Antizyklon angekommen und näherte sich der gefürchteten Zone. Zur Linken die Beaufort-See, vor sich ein Wasserlauf zwischen dem Packeis und Alaska, sowie mehr nach rechts die Bering-Straße und ganz zur Rechten die sibirische Küste, wo Roald so oft und so hart um das Wohl seiner Schiffe, seiner Kameraden und um das eigene Wohl hatte kämpfen müssen.

Der Sturm wütete in dieser Ecke, wo er scheinbar nie zu toben aufhörte und wo Amundsen, allerdings etwas südlicher, auf allen seinen Reisen fast unausgesetzt nur eine Folge von schwerem Wetter erlebt hatte.

Der Nebel mit den deutlich sich abzeichnenden Grenzen glich einem Meer zwischen seinen Ufern, in das die „Norge" eindringen würde.

Es war zunächst ein dunkler, entsetzlich kalter Nebel; nicht eine stillstehende, feste, unbewegliche, schwere Bank, ähnlich jener, welche die beiden Dornier-Wal nördlich von Spitzbergen im vorhergehenden Jahre überflogen hatten, sondern gewissermaßen aus riesigen schwarzen Dunstfahnen gebildet, die aus dem durch sie verhüllten dicken Packeis aufstiegen.

Riesige, an Aussehen wechselnde Haufenwolken, jede begleitet von ihrem eigenen Wirbelwind und schwer mit Eisnadeln oder Schnee beladen, türmten sich Hunderte von Kilometern weit, von der Eiswand herziehend, stufenweise auf.

In der Stille und der noch herrschenden Helle, aber schon von eisiger Luft umgeben – der Kaffee gefror in den Thermosflaschen – sah sich die winzig wirkende „Norge" diesem Ungeheuer gegenüber und flog darauf zu. Es gab keinen Ausweg, man mußte sich dort hineinwagen.

Sobald dies geschehen war, befand sich die Besatzung achtundvierzig Stunden lang bis zu dem Augenblick, wo die Anker das herumgestoßene Luftschiff anhielten, fast ständig in Gefahr.

Die „Norge" tauchte in den Nebelsturm unter und gewann langsam an Höhe, um sich davon befreien zu können. Es gelang ihr erst nach tausend Meter. In dieser Höhe rief der geringe Luftdruck die übermäßige Ausdehnung des Gases hervor, und die kleinen Gaszellen drohten zu zerplatzen. Man mußte niederer gehen und sich von neuem in der Dunkelheit den Strudeln und Wirbeln ausliefern.

In einiger Entfernung erhob sich der in seiner Beschaffenheit unterschiedliche Nebel weniger hoch, und das Luftschiff konnte, ohne durch eine Explosion gefährdet zu sein, ihn überfliegen; aber über ihm breitete sich eine dichte Wolkenmasse aus.

Die „Norge" glitt in diese Art horizontalen Gang, in dieses Bett geballter Luft zwischen dem Nebel und den Wolken. Trotz der heftigen, einmal von oben und dann wieder von unten

plötzlich sich erhebenden Windstöße, die sich auf seine Nase stürzten oder es mit Gewalt in die Höhe hoben, kam es, ohne allzuviel von seinem Ziel abzuweichen, wie durch ein Wunder vorwärts, was nicht zuletzt der Willensstärke Amundsens und Nobiles zu verdanken war. Später allerdings enthüllte eine wissenschaftliche Fehde die Meinungsverschiedenheiten, die in diesen schwierigen Augenblicken zwischen dem Leiter der Expedition und dem Kapitän des Luftschiffes bestanden hatten.

Als sich die „Norge" über dem eisfreien Wasser zwischen dem Packeis und der Küste von Alaska befand, war sie ihrem Untergang nahe.

Nebel und Wolken vermengten sich und wurden zu dichtem Schnee. Die „Norge" fuhr mitten durch das Gestöber, das sie im Nu mit einer Hülle umgab, und die Vereisung drohte dermaßen ihr Gewicht zu erhöhen, daß sie in Gefahr kam, zu „sinken".

Die Kälte war so heftig, daß der sich verhärtende Schnee sogar an den Motoren haften blieb; durch deren Erschütterung lösten sich jedoch die dicken Eiskrusten und wurden von den Propellern gegen die Gondeln und die Hülle des Luftschiffes geschleudert.

Die „Norge" war im Begriff, sich selber zu zerstören.

Die italienischen „Matrosen" strengten sich trotz Kälte, Schnee und trotz der Gefahr, plötzlich seitwärts abzurutschen, an, die Löcher in der Hülle auszubessern, indem sie längs der unteren Stahlträger, einer Art Kiel oder Wirbelsäule, sich hin- und herschoben, sich an den Halteseilen anklammerten und daran hochzogen; die Reparatur gelang ihnen, bis die Leinwand ausging.

Die Gaszellen in dem einer Zigarre gleichenden Ballon waren voneinander abgeteilt. Bei schönem Wetter wäre die Einbuße an Gas nicht so gefährlich gewesen. Aber um wieder höher steigen zu können, mußte der bereits schwerer gewordenen „Norge" ein Kräftereservoir erhalten bleiben.

In der Nähe der Küste schwankte das Wetter wieder, ohne daß man sagen konnte, ob es mehr oder weniger schlecht wurde. Auf alle Fälle lief man einige Stunden Gefahr, auf das unsichtbare Wasser zu stoßen. Es hörte zu schneien auf, vorübergehend wurde es hell, aber die Windstärke nahm zu. Was jedoch auch alles noch bevorstehen sollte, der Flug Spitzbergen – Alaska und über das dicke Polarpackeis war tatsächlich ausgeführt worden, und zwar zum erstenmal. Vor sich entdeckte man eine Fläche schiffbaren Wassers und zwischen ihr und der schon erkennbaren Küste einige noch vom Eise eingeschlossene amerikanische Walfänger.

Ein einziger Mann kannte diese Stelle an der Küste, auf welche die „Norge" zusteuerte: Amundsen, der vor mehr als zwanzig Jahren nicht weit von dort, nur etwas mehr zur Linken, seinen Kameraden Viik begraben hatte, und dem es gelungen war, die „Gjöa" durch diesen engen Wassergang zwischen der Eisbank und der Küste zu schleusen; und einige Meilen weiter zur Rechten war seine zweite Junkersmaschine an einem verdeckten Felsen zerschellt.

Das war Kap Barrow. Wie durch ein Wunder näherte sich die „Norge" dem Punkt, wo sie sich vorgenommen hatte, zu landen.

Die Forscher blickten auf ihre Uhr. Seit wieviel Stunden

waren sie unterwegs? Seit wieviel Stunden waren sie in beständiger Aufregung gewesen, hatten sie gearbeitet und gekämpft, ohne daß einer von ihnen sich einen Augenblick Ruhe gönnen konnte? Wieviel Zeit hatte der Flug beansprucht?

Sie mußten im Bordbuch nachsehen, wo die Wachen eingeschrieben worden waren. Es war der 13. Mai und die genaue Zeit 18 h 50. Beinahe siebenundfünfzig Stunden waren verstrichen, seit das Luftschiff in Ny-Aalesund gestartet war. Die Stundengeschwindigkeit, berechnet nach der Strecke auf der Karte, konnte auf achtundsiebzig Kilometer bis zur Sturmzone geschätzt werden. Von da an war sie auf sechsunddreißig gefallen.

Man hatte das dicke Polarpackeis überquert; die Männer waren vor Müdigkeit am Umsinken. Amundsen, der Leiter der Expedition, entschied jedoch, wenn möglich, die Reise bis Nome fortzusetzen, und man schlug Kurs nach Südwesten ein.

Hier landen zu wollen, wäre ein Fehler gewesen und würde vielleicht bei dem heftigen Sturm mit einer Katastrophe geendet haben. Außerdem hätte behauptet werden können, daß die „Norge", gerade als ihr „die Luft ausging", in Alaska gelandet war.

Amundsen wollte beweisen, daß das Luftschiff nach beendeter Forschungsfahrt fähig war, die festgesetzte Basis zu erreichen.

Wainwright wurde in geringer Höhe überflogen, und Seite an Seite winkten Amundsen und Omdal den Eskimos

zu, die ihnen geholfen hatten, die Junkers auszuladen, sie zu transportieren und das Rollfeld abzustecken und frei zu machen.

Der Erfolg des Tages lohnte die vorangehenden Anstrengungen.

Aber sofort mußte man wieder an Höhe gewinnen, sich wenigstens darum bemühen. Von neuem kam Nebel auf, saß fest am Boden und kroch an den Felswänden hoch.

Die Luftschiffer folgten bis in die Gegend von Kap Hope dem Nordabhang des Long-Gebirges, das Amundsen, ungeduldig, das Schicksal der „Maud" zu erfahren, bezwungen hatte, indem er hinter den wilden Eskimohunden hergelaufen war. Als es sich etwas aufklärte, sahen sie vor sich die weißen, schaumgekrönten, von Eisschollen durchsetzten Wogen des Golfes Kotzebue und der Bering-Straße.

„Kotzebue! Verlasse einen Augenblick das Steuer, Wisting! Entsinnst du dich? Hier hielt uns einen Monat ein ähnlicher Sturm auf, und vielleicht war diese Verzögerung daran schuld, daß deine Treibfahrt gescheitert ist. Du warst mit uns, Omdal; und als die Junkers auf einen Walfänger verladen worden war, haben wir beide die ‚Maud' verlassen, und sie ist hinter einem Schneeschleier unseren Augen entschwunden.

Bering-Straße! Wie oft schon haben sich ihre schweren Sturzwellen über das Deck meiner Schiffe geworfen! Ich habe sie mit der ‚Gjöa' durchquert und kam vom Atlantischen Ozean durch die Nord-West-Passage. Ich habe sie mit der ‚Maud' durchquert und kam vom Atlantischen Ozean

durch die ... Nord-Ost-Passage. Dann habe ich noch dreimal gegen ihre Windstöße, ihre Wogen und ihre Eisschollen ankämpfen müssen."

„Ich war auf der ‚Gjöa' mit", antwortete Wisting, „aber wir sind quitt. Nach drei Jahren Drift habe ich die ‚Maud' zurückgeführt, und damals waren Sie nicht mehr an Bord."

Hinter Kotzebue mußte man in den Sturmböen wieder versuchen, Höhe zu gewinnen, um den achthundertachtzig Meter hohen Berg Devil* zu überfliegen, den letzten Teufel, der unterwegs bezwungen werden mußte. Der Flug über einige weniger hohe Berge füllte die folgenden Stunden aus. Die „Norge" befand sich sodann neunzig Kilometer von Nome, neunzig Kilometer vom Stillen Ozean über einem zugefrorenen See, der einen schönen Landungsplatz zu bieten schien. Nobile, der Kapitän an Bord, entschloß sich, dort niederzugehen. Eskimos aus dem Ort Teller am Seeufer ergriffen die aus den Gondeln geworfenen Halteleinen und Enterhaken und erleichterten damit das Manövrieren.

Die „Norge" landete am 14. Mai um acht Uhr. Sie hatte sich siebzig Stunden in der Luft gehalten.

Die Frage, ob zwischen Kap Barrow und dem Pol Inseln existierten, war indessen nicht entschieden; die Sicht war auf einem Teil der Reise gleich Null gewesen.

Amundsen ist in Nome angelangt. Neunzig Kilometer über das Eis und die Fährten sind für ihn ein Spaziergang. Er ist der große Mann für die Matrosen und Patrone der

* Devil (englisch) = Teufel.

Walfänger, die sich wieder einmal anschicken, durch die Bering-Straße zu fahren. Alle – selbst diejenigen, die nicht anwesend oder damals noch gar nicht geboren waren – wissen von der Ankunft der „Gjöa" dreiundzwanzig Jahre früher. „Ja, ja", ruft Amundsen aus, „ich habe drei Jahre gebraucht, um vom Atlantischen zum Stillen Ozean zu gelangen. Aber stellen Sie sich vor, ich habe die King-Bai dort drüben, auf der andern Seite" – er streckte die Hand gen Norden aus –, „erst vor fünf Tagen verlassen." Dann nimmt er Wisting am Arm, den einzigen Menschen auf der Welt, der mit ihm den Südpol erreicht sowie den Nordpol überflogen hat, und geht mit ihm weg.

„Warum diese Eile?" fragt ihn Wisting.

„Ich habe dort in dem Laden den Patron eines Schiffes eintreten sehen, den die Eisbarriere gezwungen hat, die Nord-Ost-Passage zu durchqueren, und der sofort wieder abfahren will. Dieser Mann gleicht mir wie ein Zwillingsbruder, und er hat ebenso wie ich damals den Kopf verloren . . ."

. . . An Bord eines Küstenfahrers, der sie nach Seattle bringt, sitzt die norwegische Mannschaft im Salon nebeneinander, und der stürmische nordpazifische Ozean rüttelt und schüttelt sie hin und her, ehe das Schiff in die Meerenge von Juan de Fuca einfährt. „Sie, Patron, müssen nun über uns wachen", ruft Amundsen und erhebt sein Glas. „Wir sind Ihre Passagiere!"

Der unermeßliche Wald strömt alle würzigen Wohlgerüche des Frühlings aus.

„Heute, Wisting, können wir die Rosenstöcke und die

blühenden Bäume betrachten, ohne an die Drift und den Flug über das Packeis denken zu müssen."

Die Fahrt durch die Vereinigten Staaten ist ein Triumphzug. Auf jeder Station wird der Wagen des Forschers gestürmt. „Steigen Sie aus, Amundsen! Sprechen Sie noch einmal zu uns!"

„Später vielleicht. Jetzt fahre ich heim."

Von Neuyork bringt der „Bergensfjord" den Mann der Nord-West-Passage, des Südpols, der „Maud", der Dornier-Wal, des Fluges über den Nordpol und die Eisbank, dessen Tagewerk beendet ist, nach Oslo, wo das norwegische Volk ihn erwartet.

X. KAPITEL

DER SARG AUS KRISTALL

Amundsen hat sich in sein Haus am Bunde-Fjord zurückgezogen und arbeitet an seinen Memoiren. — In das Holzfeuer blickend, das in seinem Kamin aufflackert, hat er vielleicht zuviel an das Schicksal der ihm Ebenbürtigen gedacht: Franklin, de Long, Scott... die in den Polarregionen verschwunden sind. — Sobald es ihm möglich ist, startet er, um General Nobile zu Hilfe zu eilen, der sich in der Gegend von Nord-Ost-Land in höchster Gefahr befindet. — Nobile wird gerettet, und Amundsen verschwindet für immer.

Die Fenster des Hauses am Bunde-Fjord sind nun geöffnet, und oft beugt sich Amundsen, die Pfeife im Munde, am Abend über die Fensterbank und betrachtet den Himmel und das Meer.

Er lebt für sich allein, ohne Kameraden, ohne Magd, mit der bewunderswerten Einfachheit eines Seemanns. Er geht ins Dorf, kauft seine Lebensmittel ein, kehrt zurück und macht Feuer. Dann setzt er sich an seinen Schreibtisch. Wo ist er gestern stehengeblieben? Er überliest und erwägt seine Notizen und greift zur Feder. Plötzlich schaut er hoch. „Ist jemand da?" Hat man nicht nach ihm gerufen? „Bist du es, Wisting? Was ist los?" Aber er ist ja nicht an Bord der „Maud", sondern ganz allein in seinem Hause am Bunde-Fjord. Und es ist die Suppe, die auf dem Feuer steht und heimlich eine Geschichte vor sich hin wispert.

Seine Aufgabe, die Aufgabe, die er sich gestellt hatte, ist ausgeführt. Er hat den Vorzug gehabt, Klarheit über sich zu gewinnen, und zwar in sehr frühen Jahren. Er hat den Sinn des einzigen dem Menschen gewährten Lebens

verstanden. Manche werden Gelehrte, andere opfern ihr Dasein, um geistige oder körperliche Nöte zu lindern, andere wiederum unterrichten Kinder. Es gibt noch die Dichter, die Erfinder, die Künstler. Alle diese können mit Ruhe dem Tode entgegensehen. Aber wie viele verkennen ihre einzige Chance und verscherzen ihr Leben!

Während er am Fenster lehnt und einem Kutter zusieht, der seinen Motor in Gang gesetzt hat und nun die Segel einzieht, denkt Amundsen, was für ein erstaunliches Schicksal ihm beschieden gewesen war. Er hätte dieselben Möglichkeiten besitzen, aber keinen Scharfblick, keinen Willen und Mut haben können oder von einer anderen Leidenschaft ergriffen gewesen sein. Welche Verzweiflung muß am Ende seines Lebens der Mann empfinden, der das ihm anvertraute Kapital nicht nützlich angewandt hat!

Er schließt das Fenster und verläßt das Haus. Er muß mit dem Seemann, der am Kai landet, ein Wort sprechen. Woher kommt er, und welches Wetter hat er draußen vorgefunden? Er muß durch die Wiesen laufen, den Duft des geschnittenen Heues einatmen und den Vögeln zuhören, die piepsend ihren nächtlichen Schutz aufsuchen.

Nein, sagt er sich, er würde sich nicht so ungemein freuen können über diesen weichen Teppich unter den Füßen, diesen Wohlgeruch und dieses Gezwitscher, wenn er sich nicht durch die Engpässe des „Tanzsaals" gekämpft, wenn er nicht drei Jahre auf stinkenden Seehundfängern gelebt hätte, wenn seine Nächte während soundso vieler Winter nicht durch das Heulen der von Hunger und Kälte gequälten Hunde gestört worden wären ... wenn er seine Aufgabe nicht erfüllt hätte.

So verstreicht der Sommer 1926. Amundsen schreibt die Geschichte des Fluges über das Packeis; er besitzt eine Masse Dokumente, die ihm gestatten würden, zwei Dutzend Bücher zu verfassen. Aus Europa und Amerika verlangt man von ihm Artikel für Zeitungen und Zeitschriften. „Gut, ich notiere es mir. Ich werde Ihnen in einiger Zeit etwas senden." Er soll wieder Vorträge halten. Die Hauptstädte wollen ihn von neuem hören. „Gönnt mir noch ein wenig Ruhe." Der Herbst kommt, und es ist schön, die Freunde zu empfangen: Riiser-Larsen, Dietrichson und die übrigen.

„Setz dich dort in den Sessel, Wisting! Wollen wir wieder einmal die ungeheure weiße Ebene heraufbeschwören, auf die Shackleton den Fuß gesetzt hatte, jene Ebene, in deren Einsamkeit wir versanken? Nein. Erzähle lieber du mir von der Treibfahrt, als die ‚Maud' bei den Neu-Sibirischen Inseln in den entsetzlichen Kampf mit den Eisbergen verwickelt worden war."

Es ist auch schön, allein vor dem Holzfeuer zu verharren, das man eigenhändig angezündet hat, und seinen Gedanken nachzuhängen. Dann breitet sich das Leben wie eine unergründliche Landschaft vor einem aus. Und wenn die Zeit ein Traum ist, warum sollte es nicht auch der Raum sein?

„Und zwischen mir und den Flammen fügen sich Bilder aus den verschiedensten Erdteilen zu einer Einheit zusammen, die Geographen und Kartenfabrikanten in Verwirrung setzen würde. Der große Seeweg um die ganze Welt rückt das Kap der Guten Hoffnung, die Walfisch-Bucht und das Kap Horn dem Osloer Fjord und damit diesem kleinen Erdenwinkel, der Borge-lez-Sarpsborg heißt, näher. Die verschnei-

ten Hochebenen der Vereinigten Staaten liegen auf gleicher Höhe mit den blühenden Gestaden der Azoren-Bucht, wo die ‚Fram' kurz vor der Abfahrt zu einem der Pole vor Anker lag. Und zu welchem? Das ist unwichtig; sie existieren beide: der eine – ein Eismeer, der andere ein im Nebel verlorenes Hochplateau, dreitausend Meter über dem Meeresspiegel. Und dort, diese wie aus Inseln und Eisbergen gebildete Krone auf dem weißen Haar der Erde, das sind die Nord-West- und die Nord-Ost-Passage.

Wer hat nur so unbesonnen die Vergangenheit als Nichts, als Abgrund oder als Grab bezeichnet? Er sollte einmal in meinem Sessel sitzen und mit meinen eigenen Augen in diese Flammen schauen. Seht ihr dieses Kind in den Armen seiner Mutter, die am Heck eines Kutters hockt? Seht ihr diesen im Gras liegenden Jungen, der am Horizont den Kurs eines Dreimasters verfolgt? Seht ihr diesen Studenten, der, ganz verloren in der Menge, Nansen zujubelt, und diesen Matrosen im Logis eines Seehundfängers bei der Zwischenlandung in Grimsby über ein Buch gebeugt; und diese beiden Forscher, die auf dem Eis der Antarktis einem Seehund auflauern, und diesen jungen Schiffseigner, der mit der ‚Gjöa' in den Atlantischen Ozean steuert? Seht ihr diesen von allem abgeschiedenen Flieger mit seinen Begleitern, zwei Breitengrade vom Nordpol? Dieses Kind, dieser Student, dieser Matrose, alle gehören der Vergangenheit an, aber sind sie deswegen in den Abgrund verschwunden? Das ist noch nicht alles. Schaut gut hin! Die unergründliche und merkwürdige Landschaft vor meinen Augen wimmelt von lebenden Wesen. Der eine, von Bering kommend, hat sein

Schiff hinter sich gelassen und wendet sich nach Lancaster und zum Atlantischen Ozean, und ein anderer beobachtet auf King William-Land die magnetischen Abweichungen. Können Sie beschwören, daß Mac Clure und Viik tot sind? Können Sie beschwören, daß Scott, auf den ich, vor meinem Zelt am Südpol sitzend, drei Tage gewartet habe, tot ist? Sie alle werden leben, solange wie ich selbst leben werde, solange sich auf der Welt ein Mensch finden wird, der von ihren Taten zu berichten weiß."

Amundsen wirft ein Holzscheit in den Kamin und schließt die Augen.

Alles, was er unternommen hat, befriedigt ihn gleichermaßen.

Die Entdeckung der Nord-West-Passage ist sein Hauptwerk. Dabei hat er genau und bis in die kleinsten Einzelheiten ausgeführt, was er sich vorgenommen hatte.

Die Eroberung des Südpols stellt seinen glänzendsten Erfolg dar.

Dann kommen die Fehler und Niederlagen der Treibfahrt mit der „Maud" und bei Wainwright. Fehler und Niederlagen, so beurteilt es der Historiker und „jemand", der jeden Morgen beim Frühstück die Nachrichten liest. Aber menschlich und ganz persönlich gesehen, welche Bereicherung bedeutet es, selbst seinen Irrtum zu erkennen! Welche Bereicherung, seine Fehler zu bezahlen! Und Gott weiß, daß Amundsen sie bezahlt hat. Vielleicht hat er den halben Erfolg der Expedition zum Nordpol mit den Dornier-Wal und das völlige Gelingen des Fluges über das Packeis

mit der „Norge“ nur den dunklen Jahren zu verdanken, die diesen beiden Expeditionen vorausgegangen sind.

Es ist noch kein Jahr her, seit Amundsen zurückgekehrt ist, und schon bricht er von neuem auf. Aber nicht für lange Zeit schließt er sein Haus am Bunde-Fjord. Er hält sein Versprechen und wird den Amerikanern, die im Augenblick beunruhigt sind, wieder Vorträge halten.

Zwei ihrer Landsleute, diese selben Wilkins und Eielson, die wenige Tage vor Richard Byrd und dem Start der „Norge“ vergeblich versucht haben, von Alaska zum Pol zu fliegen, sind wiederum verschwunden.

Sie waren am 29. März 1927 von Kap Barrow abgeflogen und hatten vorgehabt, jenen Teil des Packeises zu erkunden, den der Nebel den Luftschiffern verhüllt hatte; sie haben durch Funk wissen lassen, daß sie nach einem Flug von dreihundert Kilometern gezwungen wurden zu landen, wobei ihr Apparat in Brüche gegangen war. Ein auf die Suche nach ihnen ausgesandtes Flugzeug hat sie nicht entdecken können.

Amundsen geht in Neuyork an Land, spricht da und dort, und eines Morgens bringen die Zeitungen in großer Schlagzeile: „Wilkins und Eielson sind völlig erschöpft am Kap Belcher angekommen.“

Der Norweger setzt seine Vortragsreise fort und kehrt nach ihrer Beendigung an den Bunde-Fjord zurück, wo er bei seiner Ankunft gleichzeitig von dem neuen Start der amerikanischen Flieger wie vom Tode seines alten Kameraden Oscar Omdal erfährt, der von einem transatlantischen Flug nicht zurückgekommen war.

Tief betrübt darüber, nimmt Amundsen sein Einsiedlerleben, seine Arbeit und seine Spaziergänge wieder auf. Er hat jedoch versprochen, nach Japan zu kommen, wo man ihn ebenfalls sehen und hören will. Das wird eine Gelegenheit sein, noch einmal einen Teil der Strecke zurückzulegen, der die „Fram" auf dem Wege zur Walfisch-Bucht gefolgt ist, das Kap der Guten Hoffnung wiederzusehen und noch zweimal durch die stürmische See am 40. südlichen Parallelkreis zu schlingern.

Er reist ab und kommt wieder zurück.

Nun hat er nichts anderes mehr vor, als wieder zu schreiben, seine Freunde zu empfangen, Weihnachten und Neujahr zu feiern, ohne sich um Sturm und drohende Eisberge kümmern zu brauchen. Man hebt das Glas und gedenkt beim ersten Schluck der verschwundenen Kameraden.

Dann ist er wieder allein. Im Winter genießt er das seltene Vergnügen, nach dem ersten goldenen Anzeichen der aufgehenden Sonne und dem ersten rosigen Schimmer auf den Wassern des Fjords auszuspähen. Und im Sommer genießt er die langen Abenddämmerungen, während Touristen sich einschiffen, um zur „Mitternachtssonne" zu fahren.

Er schließt sich zu Hause ein.

Deine Türen, deine Fenster sind geschlossen, Amundsen, aber jemand schleicht um dein Haus, und du wirst ihm den Eintritt nicht verwehren können. Hast du nicht die Absicht, wieder wegzufahren? Hast du vergessen, daß du für ein erstaunliches Schicksal gezeichnet bist; glaubst du, daß du wie ein gewöhnlicher Mensch in deinem Bett oder in deinen

Pantoffeln sterben wirst? Die ganze Bevölkerung Oslos würde deinem Leichenwagen folgen. Aber du hast das Recht auf einen Sarg aus Kristall – aus Wasser oder Eis –, und es gebührt dir ein Platz im Pantheon des Pols. Vernimmst du nicht den Ruf von Hunderten dir ebenbürtigen Männern, von Franklin und seinen Gefährten, deren Geschichte du in Grimsby gelesen hast, von Viik, deinem Kameraden auf der „Gjöa", von Scott, über dessen Leiche man ein Kreuz errichtet hat?

Am 16. April 1928 las Roald Amundsen in den Zeitungen, die der Briefträger ihm mit der Post gebracht hatte, zwei Telegramme, die seine besondere Aufmerksamkeit erweckten; das eine davon war eng mit seinem eigenen Schicksal verbunden ... Aber wie sollte er dies ahnen?

Am Vorabend, also am 15. April, waren die Amerikaner Wilkins und Eielson mit einer Lockhead-Vega, die mit einem Wright-Motor von 500-PS versehen war, aufs neue von Kap Barrow aufgestiegen mit dem Ziel, das dicke Packeis zu überfliegen, und sie beabsichtigten – wenn alles gut ginge –, in Spitzbergen zu landen.

Das war genau dieselbe Fahrt, welche die „Norge" ausgeführt hatte, nur umgekehrt.

Ebenfalls am Vorabend hatte Nobile, der bei der Rückkehr von der denkwürdigen Reise zum General befördert worden war, als Leiter einer Expedition und Kapitän eines von ihm nach eigenen Plänen gebauten, neuen halbstarren Luftschiffs von 31 850 cbm, das mit drei Maibach-Motoren versehen war, der „Italia", Mailand um 2 Uhr morgens verlassen.

Mit den Marineoffizieren Viglieri, Mariano und Zappi,

Spezialisten der Luftschiffahrt, und mit den Mechanikern Cecioni, Troziani, Bucella, Andriano, Caratti und Ciocca, dem Funker Biani, einem Arzt und einigen Professoren, wie dem tschechischen Doktor Behounenk und dem Meteorologen Malmgreen, der an dem Fluge der „Norge" teilgenommen hatte – mit allen diesen beabsichtigte Nobile, genaueste, bis zur Polar-Kugelhaube vorstoßende Forschungen zu unternehmen, und zwar an erster Stelle in dem großen Viereck, das von Spitzbergen, Nordland, Nordpol, Peary-Land, Spitzbergen gebildet wird.

„So ist er also gestartet", murmelte Amundsen vor sich hin. Er kannte den Plan und die Vorbereitungen, zu denen er selbst zu Rate gezogen worden war, denn die „Italia" sollte die Halle benutzen, die er in Ny-Aalesund erbauen, und den Ankermast, den er in Vadsö aufstellen hatte lassen.

Ein Streit, sinnlos wie meistens, hatte sich nach der Reise der „Norge" entsponnen: die Italiener waren der Überzeugung, daß der eigentliche Held des Fluges über das Packeis Nobile wäre; die Norweger behaupteten, daß Amundsen das ganze Verdienst zukäme. War es nun ein italienischer oder ein norwegischer Erfolg?

In Wirklichkeit hatten sich die beiden Männer, der eine reich durch seine Erfahrungen als Forscher und Seemann der Arktis, der andere berühmt als Spezialist der Luftschiffahrt, ergänzt.

Aber der Italiener startete mit einer größtenteils aus Landsleuten bestehenden Besatzung, und es war sein Luftschiff, dem sich die unermeßliche Polar-Kugelhaube darbot.

Amundsen steckte seine Pfeife an und ging zum Hafen,

um mit den Fischern einen Schwatz zu machen. Aber er war zerstreut, gedachte jener Zeit, da er darauf „verzichtet" hatte, die Nord-West-Passage zu entdecken, um seiner Mutter keinen Kummer zu machen.

Am nächsten Tage suchte er vergeblich nach Nachrichten von Wilkins und Eielson, sowie von Nobile.

Am übernächsten Tage gaben die Blätter die Zwischenlandung der „Italia" in Stolp in Pommern bekannt, aber sie schwiegen über den Versuch der Amerikaner.

Einige Tage lang dachte Amundsen nur an die beiden Flieger, die nirgends gemeldet wurden und deren Funkgerät sich nicht vernehmen ließ. Die Presse verbreitete eine ähnliche Besorgnis wie damals, als das lange Ausbleiben der zwei Dornier-Wal die beiden Kontinente in große Unruhe versetzt hatte.

Während Roald den honigsammelnden Bienen auf den blühenden Bäumen zusah – schau gut hin, Roald, es ist das letztemal für dich! –, erlebte der ehemalige Seehundfänger-Matrose sein eigenes Abenteuer über dem blauen Stern am 88. Breitenkreis wieder. „Vielleicht sind sie tot. Vielleicht müssen sie ein Rollfeld im Eis anlegen. Hoffentlich haben sie Glück."

Er war vor Freude ganz außer sich, als er einige Tage später die Ankunft von Wilkins und Eielson in Greenharbour, im Norden von Spitzbergen, erfuhr. Das war großartig! Die erste Überquerung des Nördlichen Eismeeres durch ein Flugzeug war gelungen. Dreitausendfünfhundert Kilometer über einer völlig unbekannten Region, in die sich sogar noch nie ein Schiff hineingewagt hatte!

Nach ihrem Abflug von Kap Barrow hatten sich die Flieger östlich gewandt, das Packeis im Norden der gefürchteten Beaufort-See erforscht und waren bei den Parry-Inseln wieder auf freies Wasser gestoßen.

Nachdem sie die Yelverton-Bai in Grant-Land gesichtet hatten, flogen sie, ihre Erkundungen fortsetzend, weiter nach Norden, um die noch unberührten Gewässer etwa hundert Meilen von Peary-Land zu erforschen. Dann hatten sie die Grönland-See überflogen und Kurs auf Spitzbergen genommen. Dort, beinahe am Ziel, hatte der Schnee sie gezwungen, auf der Insel Daumann niederzugehen.

Sie mußten sich fünf Tage damit abplagen, um die Lockhead-Vega freizubekommen, ehe sie weiterfliegen konnten.

Sie hatten kein neues Land gesichtet.

Amundsen sitzt an seinem Schreibtisch, beugt sich über die Karte der nördlichen Polar-Kugelhaube und zeichnet darauf die Route von Wilkins und Eielson ein. Dank ihrer Bemühungen kennt man nun einen beachtlichen Teil des Packeises. Welcher Region wird sich wohl Nobile zunächst zuwenden? Amundsen steht auf und läßt die Karte ausgebreitet liegen; er wird sie in den folgenden Tagen noch zu Rate ziehen müssen.

Am Abend des 6. Mai verläßt die „Italia", die von Stolp aus Vadsö erreicht hat, diesen Hafen am Faranger-Fjord, wo die „Norge" ebenfalls zwischengelandet war, und die Zeitungen melden am übernächsten Tag, daß sie nach siebzehn Stunden in der King-Bai angekommen sei. Die Über-

fahrt ist schwierig gewesen, das Luftschiff hat gut durchgehalten und ist imstande weiterzufliegen.

Amundsen war drei Jahre früher mit den beiden Dornier-Wal und zwei Jahre vorher mit der „Norge" an der King-Bai gewesen. Seine Kenntnis der Menschen, die das ganze Jahr in den norwegischen Steinkohlenbergwerken von Ny-Aalesund lebten, und von der Gegend, dem Hafen, der Mole, der großen Reede, der einen Wall um sie bildenden Berge erlaubte ihm, aus der Ferne den Vorbereitungen der Expedition mit nachtwandlerischer Sicherheit zu folgen.

Die „Italia" erschien am Himmel – vielleicht gerade, als ein Schneesturm tobte –, flog weiter, verlor an Höhe, ging noch tiefer, damit die Landemannschaft die Leinen fassen und den ungeheuren „Bären" an der Nase in die Halle führen konnte.

Nun gingen und kamen die Männer, liefen hin und her, füllten Benzin und Wasserstoffgas ein, stellten die Motoren an und schafften die Vorräte in die Gondeln. Nobile erteilte Befehle, und derjenige, der auf einer Karte den durch Radio vermittelten verschiedenen Luftdruck einträgt, ist Malmgreen.

Ein Motorenlärm weckt Amundsen. Er steht auf, kleidet sich an, eilt zum Hafen und sieht die „Josephine Ford" mit Byrd am Steuer niedergehen, nachdem sie den Pol überflogen hat. Das war am 9. Mai 1926.

Am 11. Mai 1926 fliegt die „Norge" ab. Am 11. Mai 1928 überfliegt die „Italia" auf einem siebenstündigen Probeflug die Nordküste Spitzbergens.

Die Presse betont, daß Nobile mit dem Versuch zufrieden

ist, und verkündet seine Absicht, unverzüglich eine große Erkundungsfahrt zu unternehmen.

Der Start geht am 14. Mai vor sich, und Roald zeichnet auf der Karte die Route des Luftschiffs ein, das Stunde für Stunde seine Position angibt.

Die „Italia" erforscht ein zum großen Teil unbekanntes Gebiet, das zwischen der Drift der „Fram" und nördlich von Franz Josef-Land liegt und bis zur Insel Kamenew westlich von Nordland reicht. Dann wird nach einer Wendung das Bären-Kap von Novaja Semlja gesichtet.

Sie kehrt am 18. Mai zur King-Bai zurück. Die Italiener besitzen offenbar eine gute Ausrüstung und verfügen über gutes Material; nur ein einziger Fehler macht sich bemerkbar, um den man sich aber wenig zu kümmern scheint: an der Ballonhülle setzt sich leicht Rauhfrost an.

Am 23. Mai, um 4 h 30, verläßt das Luftschiff zum drittenmal seine Halle. Sein Ziel ist der Pol, wohin es sich wenden will, nachdem die Grönland-See bis zum Kap Bridgman auf Peary-Land überflogen ist. Seine Route wird zunächst jene der Lockhead-Vega von Wilkins und Eielson kreuzen, und wenn es den Pol erreicht hat, wird es nach Südosten abschwenken und einen anderen noch unbekannten Teil der Arktis umkreisen.

Nobile geht planmäßig vor, und seine Anfänge als Leiter einer Polarexpedition sind glänzend.

Das Radio zeigt die Etappen an: am selben Tage, um 17 h, ist die Grönland-See überflogen und Kap Bridgman wird gesichtet; man steuert nordwärts, und am 24. Mai, um 1 h 30, hat man den Pol erreicht.

Man möge mir nicht gram sein, aber hier muß ich noch einmal denjenigen anführen, dessen Namen ich nun verschweigen will, weil ich ihn schon zu oft im Verlaufe dieses Berichtes zitiert habe, und von dem der Eskimo, der Begleiter Pearys, gelegentlich der Rückkehr der Polarexpedition zum Festlande sagte: „... Er schlief oder hat sich mit seiner Frau gezankt, sonst wäre es uns nicht geglückt, unser Ziel zu erreichen."

Der „Italia" war es nicht geglückt ...

Nachdem sie zwei Stunden über dem Pol umhergeirrt war, während sie Quadratmeilen auf Quadratmeilen mit ihrem Schatten verhüllte, war sie mitten in das vom Pol, von Spitzbergen und Franz Josef-Land gebildete Dreieck geraten. Nach dieser Mitteilung folgten rasch hintereinander andere höchst beunruhigende Nachrichten: „Kälte sehr empfindlich ... Nordwestwind." Dann: „Sturm aus Südwesten und Schnee. Geschwindigkeit auf vierzig Kilometer gesunken." Am 25. Mai, um 9 h: „Das durch die Vereisung schwerer gewordene Luftschiff sinkt." Und am selben Tage, um 11 h 30, kam die letzte Nachricht, die von der „Citta di Milano" für lange Zeit abgefangen werden konnte: „Haben an Höhe wieder gewonnen; Lage jedoch ernst."

„Ich werde zu euch kommen wie ein Dieb ..."

Er, der seit der Abfahrt Nobiles von Mailand das Haus Amundsens umschlich, ist nun dort eingetreten, folgt dem Forscher auf Schritt und Tritt, beugt sich neben ihm aus dem Fenster und sitzt ihm am Tisch gegenüber.

„Dir bleiben nur mehr wenige Tage, Roald, um an deine Vergangenheit zu denken und deine Freunde zu empfangen. Schließe dieses Manuskript, ohne noch einmal zu lesen, was du geschrieben hast. Du wirst es nicht beenden."

Aber Amundsen hört es nicht, sondern sinnt nur über Nobile nach.

Er ist in Gedanken bei jenen, die am Hafen von Ny-Aalesund über die Berge ausspähten und vergeblich auf die Rückkehr der „Italia" gewartet haben. Und als Stunden vergangen waren, ist er umgekehrt und in die große, leere Halle eingetreten . . . leer wie das Zimmer eines Toten, den man eben hinausgetragen hat.

Er ist an Bord der „Citta di Milano", in der Radiostation neben dem Funker, dessen Hand den Schalter des automatischen Morseapparates verschiebt, um die Wellenlänge zu ändern.

Er blickt in das vor Aufregung ganz verzerrte Gesicht des Mannes mit dem Kopfhörer und fragt: „Vernehmen Sie nichts?" Er stellte ehemals dieselbe ängstliche und einfältige Frage dem Funker, der auf die „leise Stimme" der „Maud" lauerte.

Vielleicht ist die Stimme der „Italia" nicht stärker als der Atem eines Sterbenden, und es kann nur an einer ganz geringfügigen Sache liegen, daß sie nicht durchdringt: ein längeres knatterndes Nebengeräusch, ein schlechter Kontakt des Kupferdrahtes mit der Blende. Aber vielleicht ist das Sendegerät zerstört. Vielleicht ist die ganze Besatzung des Luftschiffes tot.

Wäre dies der Fall, dann würde sich der Dieb nicht in

Amundsens Haus eingeschlichen haben und sich mit ihm über die Karte des Nördlichen Eismeers beugen, wie wenn alle beide miteinander den Punkt festlegen müßten, wo der ehemalige Seehundfänger-Matrose seinerseits verschwinden sollte.

Mit Lineal, Winkelmesser und Kompaß in der Hand, zeichnet der Norweger, vom Pol ausgehend, die mittlere Route zwischen Nord-Ost-Land und Alexander-Land ein.

Aber wie viele Stunden hat das Luftschiff mit seiner normalen Geschwindigkeit fliegen können?

Wenn es sich in Gefahr befand, lag dann sein Standort näher bei Spitzbergen oder bei Alexander-Land? Es hat entweder auf das eine oder das andere zusteuern müssen. Wie konnte man dies erfahren?

Außerdem handelte es sich noch um die Abtrift. Nobile hat zuerst einen Wind aus Nordwesten angekündigt, dann einen Sturm aus Südwesten; das bedeutete also in der Hauptsache eine Abtrift nach Osten. Aber der erste Wind führte die „Italia" mit sich fort, der zweite verminderte beträchtlich die Geschwindigkeit ...

Amundsen verläßt das Haus, streift durch die Felder und schaut von einer Höhe nach den kleinen Seglern aus, die auf dem Spiegel des Fjords Schlittschuh zu laufen scheinen. Es ist Ende Mai, und die Früchte haben sich schon gebildet. Aber dort in der Antarktis, wo kein Grashalm sprießt, herrscht die Winternacht, und zwei Männer – der I. Offizier der „Belgica" und Dr. Cook aus Neuyork – spähen nach Seehunden aus, um ihren an Skorbut dahinsiechenden Kameraden frische Kost zu verschaffen. In ziemlicher Entfernung

davon erwarten zwei im Eis vergrabene Mannschaften, die ihren Wettstreit nicht zugeben, die Rückkehr der Sonne, um sich zum Pol aufzumachen; hier die Mannschaft Amundsens, dort die von Scott. Welche wird zuerst ankommen? ...

Amundsen steigt zum Hafen hinab. Er muß mit Seeleuten sprechen.

Bei der Lenkung der „Norge" haben der Norweger und seine Begleiter im letzten Teil des Fluges über das Packeis auch gegen die gefürchteten Winde zu kämpfen gehabt, besonders längs der Küste von Kap Barrow ab und beim Überfliegen des Long-Gebirges. Unter ihnen verheerte der Sturm Kotzebue und Bering; sie waren jedoch nicht allzuweit abgetrieben worden.

Die Gefahr, die sie bedrohte, war der Rauhfrost, die Belastung durch das Eis. „Wir sind dieser Gefahr knapp entgangen. Der Schnee klebte sogar an den Motoren fest. Vielleicht ist die ‚Italia' auf die Eisbank geprallt und explodiert."

Amundsen drückt den Seeleuten die Hand, spricht mit ihnen und macht einige Andeutungen über das italienische Luftschiff. Sie verstehen sofort. Sie befahren seit dreißig Jahren die See als Kapitäne auf langem Kurs, Küstenfahrer, Lofotenfischer, Walfisch- und Seehundjäger. Auch sie sind schon in Schlagwellen mit einem Hohl von zehn Meter verschwunden gewesen oder auf die Suche gegangen nach vergeblich erwarteten Kameraden.

Ja, aber wenn man wüßte, wo „sie" sich befinden?

Amundsen kehrt in sein Haus zurück, zündet das Feuer an und bereitet sich das Abendessen. Er vernimmt nicht,

was sein unsichtbarer Begleiter ihm murmelnd antwortet: „Man wird es bald wissen."

Der Funker der „Citta di Milano", der die Geduld nicht verloren hatte — diese große Tugend der Seeleute —, der Tag und Nacht auf seinem Posten aushielt, die Ohren durch den Hörer plattgedrückt, empfing endlich am 9. Juni eine Antwort auf die Rufe, die er regelmäßig gesendet hat.

„Hier Nobile."

„Wo denn?"

Auf einem Überrest der geborstenen Eisbank, die vierzig Kilometer nördlich der Insel Foyn abtrieb, und, sobald der Nebel sich lichtete, mit Sicht auf die Berge von Nord-Ost-Land!

Die überbelastete „Italia" mit den vom Eis verstopften Ventilen und der defekten Hülle, welche die von den Propellern herumgeschleuderten Eisstücke aufgerissen hatten, war vier Minuten nach dem letzten Ruf am 25. Mai plötzlich abgestürzt.

Durch den heftigen Stoß hatte sich die Gondel, in der sich Nobile, Malmgreen, Behounenk, Viglieri, Cecioni, Mariano, Zappi, Biani und Pomella befanden, losgelöst. Das entlastete Luftschiff war hochgeschnellt und vom Sturm nach Nordosten fortgetragen worden.

Kurz danach hatten die auf diese Weise der Eisbank preisgegebenen Forscher, deren entsetzte Blicke der „Italia" gefolgt waren, einen ungeheuren schwarzen Rauch an der Stelle, wo der Lenkbare im dichten Schneegestöber verschwunden war, aufsteigen sehen.

Pomella war tot. Der Zustand des schwerverwundeten Cecioni war besorgniserregend.

Mariano, Zappi und Malmgreen hatten ihre Kameraden am 30. Mai verlassen und kämpften sich von einer Eisscholle zur andern nach Nord-Ost-Land.

Glücklicherweise enthielt die Gondel, die sich losgelöst hatte, Lebensmittel, Ausrüstung, Brennstoff und das Funkgerät, das Biani nach zweiwöchiger Arbeit zu reparieren gelungen war.

Höchste Eile war geboten. Cecioni konnte nicht gepflegt werden. Die Eisscholle, welche die Schiffbrüchigen trug, schmolz allmählich. Diese Nachricht, so schloß Nobile, würde zweifellos die einzige sein, denn das Funkgerät konnte nicht mehr länger senden. Aber Biani würde am Hörer bleiben.

Am nächsten Tag, dem 10. Juni 1928, verschloß Roald Amundsen, der nun sechsundfünfzig Jahre alt war, sein Haus am Bunde-Fjord und fuhr nach Oslo. Würde er Nobile nicht zu Hilfe kommen können?

Zwischen ihnen beiden stand jener sinnlose Streit über die Frage, ob der Erfolg des Fluges über das Packeis ein norwegischer oder ein italienischer gewesen war... eine Geschichte, über die man nur die Achseln zucken konnte. Solche Meinungsverschiedenheiten sind wahrlich überflüssig im Leben; man schafft sie aus der Welt, indem man sie hinter sich wirft. Der schönste Schlußpunkt des Wortwechsels würde sein, Nobile auf seiner Eisscholle die Hand hinzustrecken, um ihm an Bord des Flugzeuges zu helfen, mit dem Amundsen dort auftauchen würde.

Nein, Roald, der Schlußpunkt, der gesetzt werden wird, ist derjenige, der am Ende deines erstaunlichen Abenteuers stehen soll.

Bei seiner Ankunft in Oslo erfährt Amundsen, daß die Italiener eine Hilfsexpedition vorbereiten, die mit Hunden und Schlitten von der King-Bai aufbrechen soll.

Der Flieger Maddalena ist von Civita-Vecchia mit zwei Wasserflugzeugen abgeflogen.

Riiser-Larsen, Amundsens Kamerad, und Liitzow Holm haben bereits die Region überflogen, wo die Schiffbrüchigen auf der immer dünner werdenden Eisscholle abtreiben; aber durch den Nebel ist es ihnen unmöglich gewesen, sie zu entdecken.

Der Schwede Lundborg hat sich ganz allein mit seinem Flugzeug über Nord-Ost-Land hinausgewagt.

Die sowjetischen Eisbrecher „Krassin" und „Malygin", die der russische Flieger Tchouknowsky führt, haben Archangelsk verlassen.

Frankreich liefert Amundsen den Apparat, den er braucht, eine Latham-02 mit zwei Motoren von 500-PS ausgestattet; das Flugzeug verfügt über einen Aktionsradius von fünftausend Kilometer und wird von zwei Seeleuten, den Marineleutnants Guilbaud* und de Cuverville, geführt, begleitet von dem Chefmechaniker Brazy und dem Funker Valette.

* Vom Oktober 1926 bis März 1927 hat Guilbaud, einer der besten Piloten der französischen Marine, mit einer Latham einen Flug von Marseille nach ... Marseille ausgeführt, und zwar über Casablanca, Saint-Louis im Senegal, Kayes, Tombouctou, Gao, Fort Archembault, Khartum, Beirut und Konstantinopel.

Das Wasserflugzeug verließ Le Havre am 16. Juni.

Mit Amundsen und Dietrichson, dem Begleiter von Wainwright und dem Piloten der N 24, die in Bergen eingestiegen waren, befand sich das Flugzeug am 18. Juni im Sund von Tromsö, dessen bewaldete Abhänge noch weite Schneeflächen bedeckten.

Denn dem großen Forscher war es beschieden, daß seine Reise ohne Rückkehr von jenem Hafen ausgehen sollte, den er als Seehundfänger-Matrose häufig besucht, wo er die „Gjöa" gekauft und wieder instand gesetzt hatte, von wo er mit der „Maud" zur großen Treibfahrt und zur Nord-Ost-Passage abgefahren war.

Und die alten Seeleute kamen herbei, den berühmten Mann zu begrüßen, den sie einen jungen Narren genannt hatten, als er sich vornahm, mit einem dreißig Jahre alten Kutter durch das Nördliche Eismeer vom Atlantischen Ozean zum Stillen Ozean zu fahren. Jüngere Männer liefen hinzu, die zur Zeit, als Roald sein Boot mit Werg verstopfte, mit ihm nach einem harten Tag ein Glas tranken.

Und alle diese jungen lachenden Frauen, die in ihren Gärten und auf den Wiesen Arme voll Blumen gepflückt hatten und Amundsen damit überschütteten, ahnten sie, daß ein anderer „harter Tag" zu Ende ging?

Niemals hatten sich die Frauen um ihn gedrängt, niemals hatte er so viele Blumen in den Händen gehalten: Narzissen, Feldlilien, Immergrün.

Er dankte und nahm sie gleichzeitig in Empfang für Dietrichson, der an seiner Seite sterben sollte, für Omdal, der im Atlantischen Ozean verschwunden war, für Viik, auf

dessen Grab nur einige winzige, aber so rührende Vergißmeinnicht im Schnee gelegen hatten; für Scott, dessen Geistergespann seinem Schlitten in den engen Durchgängen der Antarktis gefolgt war.

Die Propeller liefen, und Amundsen schaute aufs offene Meer hinaus. Sein letztes in diesem Augenblick aufgenommene Bild, auf dem man keinen seiner Züge unterscheidet außer seinem Adlerprofil, zeigt ihn stark, voll Kraft, ernst, bereits „unterwegs".

Gegen 18 h löste sich das Flugzeug vom Boden, stieg in schräger Richtung auf und – verschwand. Bis auf wenige Stunden war es genau ein Vierteljahrhundert her, daß die „Gjöa" in einer regnerischen Nacht von Oslo abgefahren war.

Zwei Stunden fünfundvierzig Minuten blieb die Funkstation von Tromsö in Verbindung mit der Latham, die in Richtung King-Bai geflogen war. Danach vermochte Tromsö, das aus Mangel an Strom nicht senden konnte, auf die Rufe Guilbauds keine Antwort zu geben. Als man wieder die Möglichkeit dazu hatte, war es das Wasserflugzeug, das stumm blieb.

Man befragte die Station der Bären-Insel auf halbem Wege zwischen Tromsö und Ny-Aalesund. Seit mehreren Stunden war der Himmel über dem Felsen leer geblieben. Das norwegische Schiff „Michaël-Sars" wurde alarmiert; seine Funker hatten nichts gehört, seine Wachen nichts erspäht. Von überallher, aus Tromsö, von der King-Bai, der Bären-Insel und vom „Michaël-Sars" wurden Rufe gesendet, und alle horchten angestrengt nach einem Lebenszei-

chen Roald Amundsens aus. Vier Funker, die Stirn eingezwängt und die Ohren zusammengepreßt vom Kopfhörer, bemühten sich ängstlich, eine geordnete Reihe von Morsezeichen unter dem Knistern, das ihr Trommelfell beinahe zerriß, zu unterscheiden. Wieder herrschte die endlose Helligkeit des arktischen Sommers. Dem metallischen Licht des Tages folgte der gespenstische Schein der Nacht. Dutzende von Augen durchforschten den Himmel, sobald der Nebel sich lichtete, der sich über den silbernen Wassern und zwischen dem sommerlichen Dunst ausbreitete, ehe er sich in Regen, Graupeln und Eisnadeln auflöste.

Noch einmal – ein letztes Mal – warteten Tausende von Menschen fieberhaft auf Nachrichten von Amundsen.

„Der Rest einer Tragfläche ist in den Gewässern von Tromsö aufgefunden worden", verkündeten die Zeitungen. Ist es ein Überbleibsel der Latham-02? Man hegte große Zweifel.

Flieger behaupteten, ein Wasserflugzeug bemerkt zu haben, das draußen vor der norwegischen Küste aufs Wasser niedergegangen war, dann wieder aufstieg und sich Spitzbergen zuwandte. Heilbuttfischer, die in den Hafen zurückkehrten, erzählten, sie wären von einem Doppeldecker überflogen worden, als sie sich vierundzwanzig Meilen nordwestlich der Bären-Insel befanden.

Handelte es sich in dem einen oder andern Fall oder in allen Fällen um den Apparat von Guilbaud, oder bezog sich keine der Beobachtungen auf ihn?

Die Presse brachte indessen an erster Stelle andere Neuigkeiten.

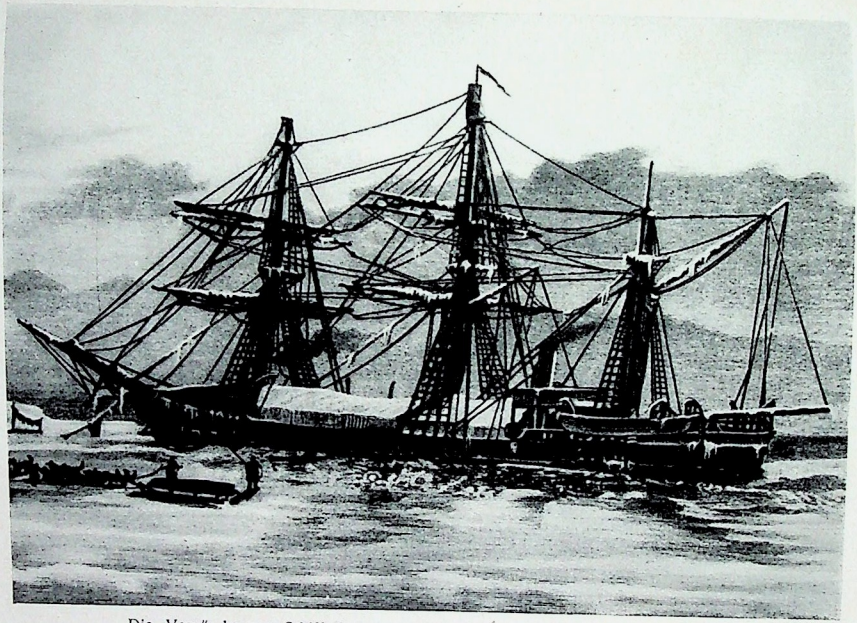
Maddalena hatte am 20. Juni die Gruppe Nobile ausfindig gemacht und neu verproviantiert.

Am 23. Juni hatte der Schwede Lundborg den italienischen General mit einem Beinbruch an Bord genommen. Zwei Tage später, als derselbe Lundborg einen zweiten Flug versuchte, war sein Apparat abgestürzt und er selbst schiffbrüchig geworden. Einer seiner Kameraden hat ihn aufgefunden.

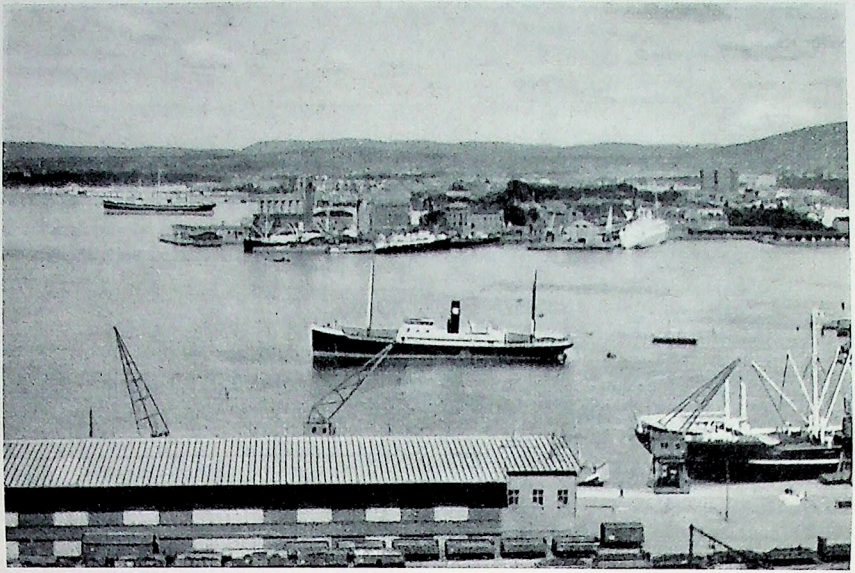
Der „Krassin" hatte am 13. Juli Zappi und Mariano gerettet und am nächsten Tage ihre Gefährten.

Der Meteorologe Malmgreen, der das Abenteuer der „Norge" mitgemacht hatte, war bei seinem Versuch, trotz seiner Verwundung die Küste zu erreichen, vor Erschöpfung und Kälte gestorben.

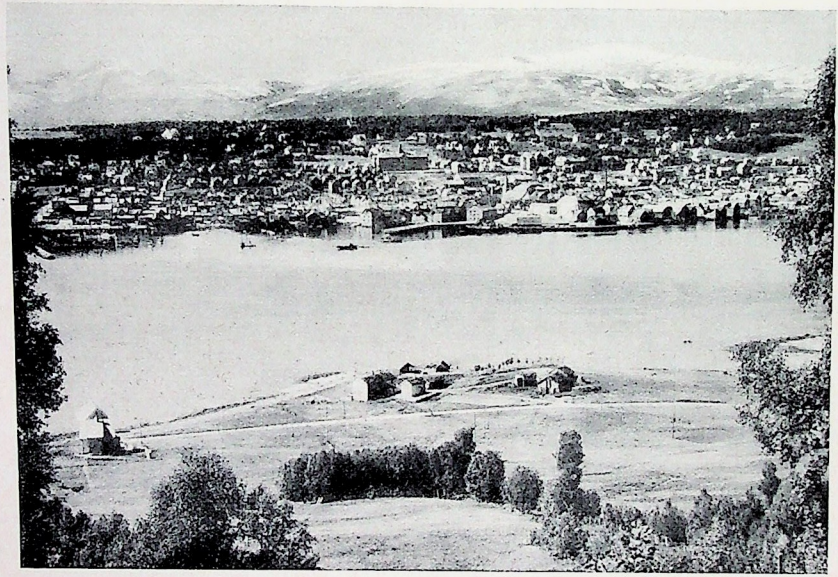
Aber wo blieben Roald Amundsen, Dietrichson, Guilbaud, de Cuverville, Brazy und Valette? Schon lange hatten sich die nach ihnen ausspähenden Augen vom Himmel abgewandt. Die Männer auf den Kommandobrücken blickten zu den durchscheinenden Wogen hinab, welche die Wände ihrer Schiffe bespülten, in der Hoffnung, dort einen Körper, ein Gesicht zu entdecken. Alle diese Seeleute hätten gewünscht, Amundsen aufzufinden und ihn auf ihren Armen an Land zu tragen, wie ehemals ihre Brüder die alte „Gjöa" auf ihren Armen an Land getragen hatten — die „Gjöa", das einzige Schiff, das — von dem großen Norweger selbst wieder instand gesetzt — die Nord-West-Passage bewältigt hatte, und dessen Laufbahn, lange bevor sich über Amundsen der Sarg aus Kristall schloß, beendet war.



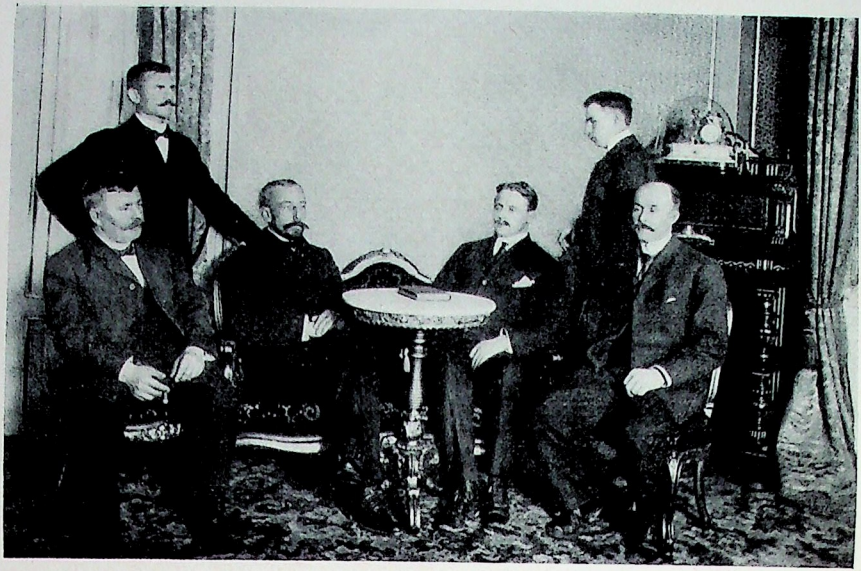
Die „Vega", das erste Schiff, das unter Nordenskjöld die Nord-Ost-Passage bezwang,
in der Bering-Straße Winter 1878/79



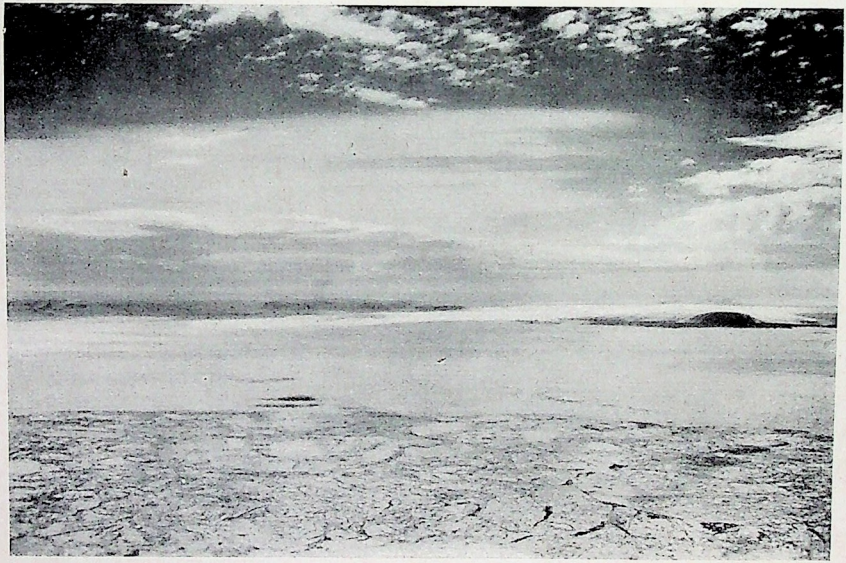
Oslo, der Hafen



Blick auf Tromsö



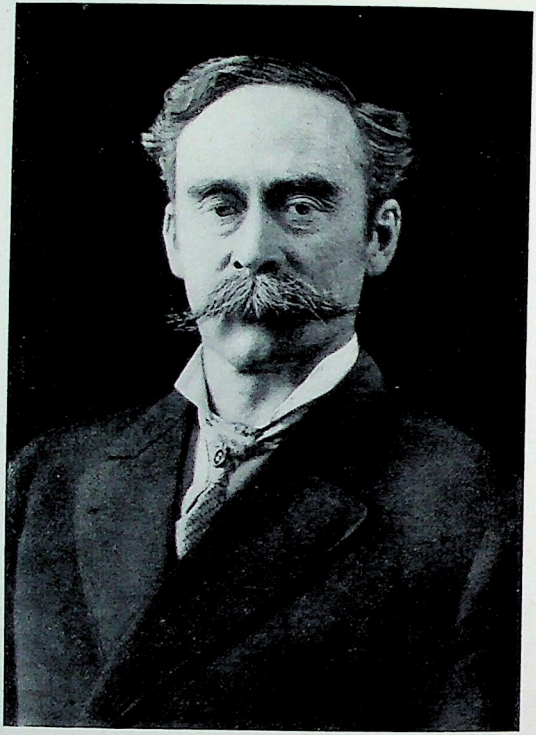
Die Mannschaft der „Gjöa" nach ihrer Rückkehr;
von links nach rechts: Lindström, Golfred Hansen, Roald Amundsen, Helmer Hanssen, Anton Lund, Peter Ristved



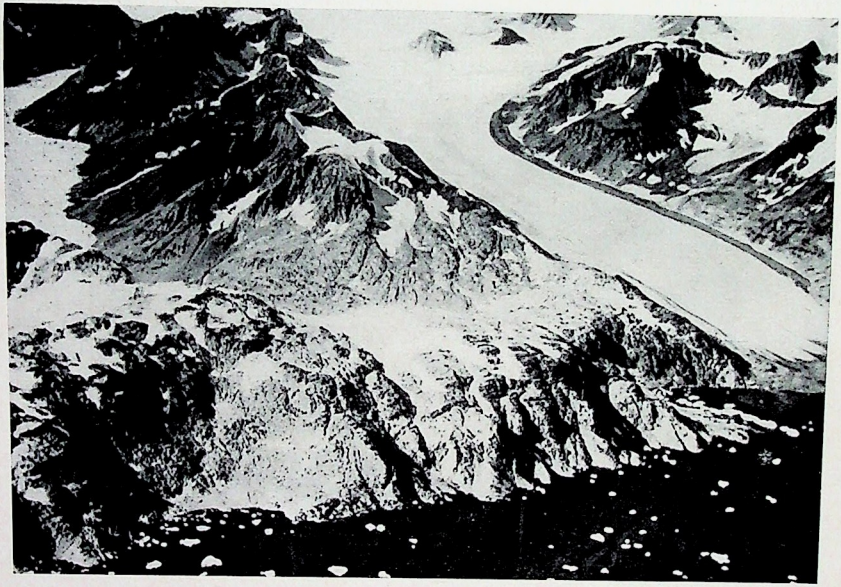
Küste von Nordland

Die „Fram"

Die Messe der „Fram"

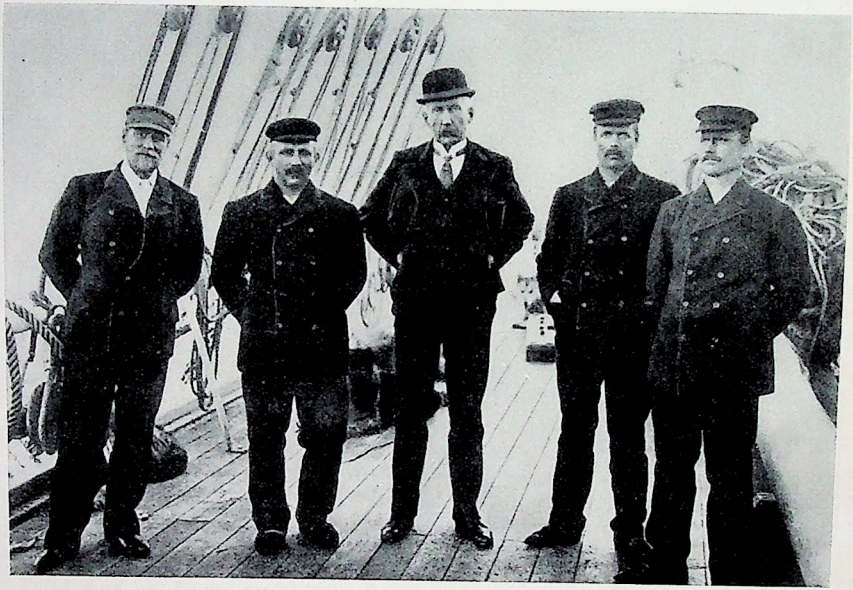


Der Entdecker des Nordpols: R. Peary



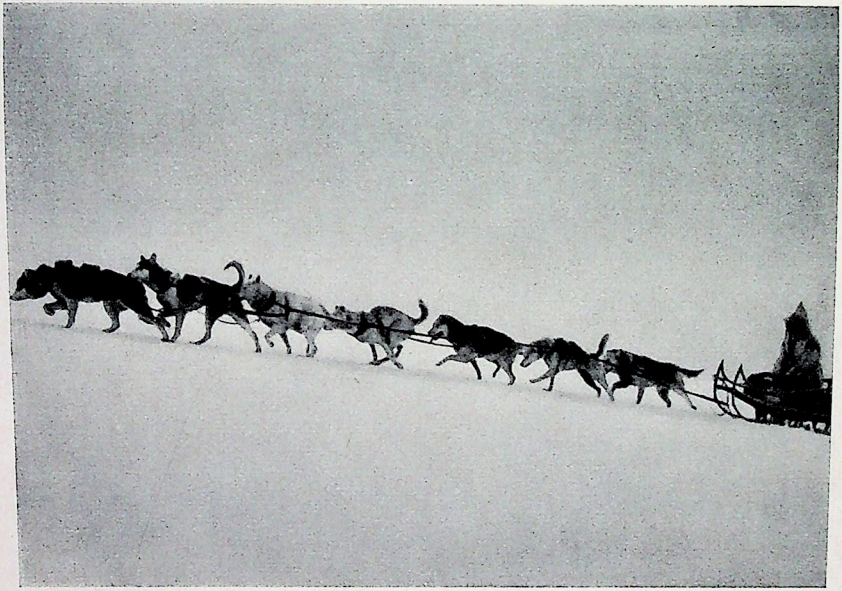
Nordpolarland (Grönland)

Otto Sverdrup

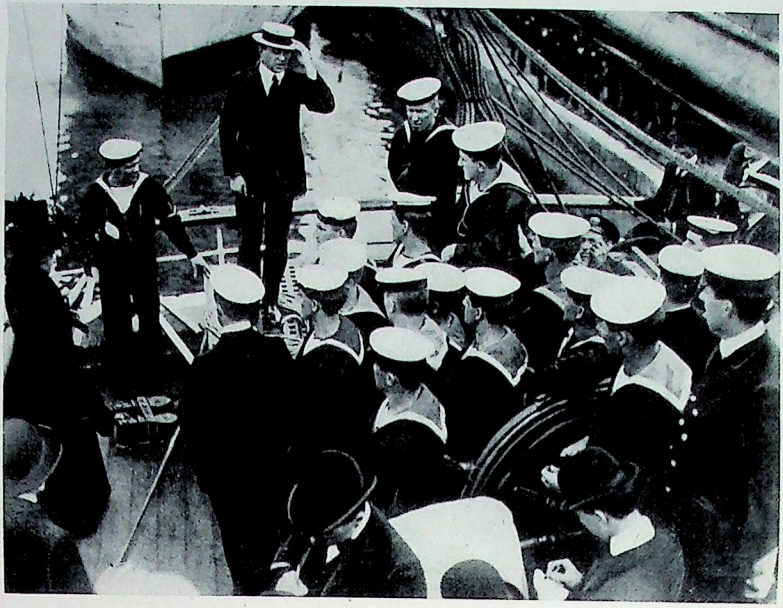


Amundsen und seine Kameraden auf der letzten Etappe zum Südpol im Hafen von Hobart

Die norwegische Flagge weht über dem Südpol

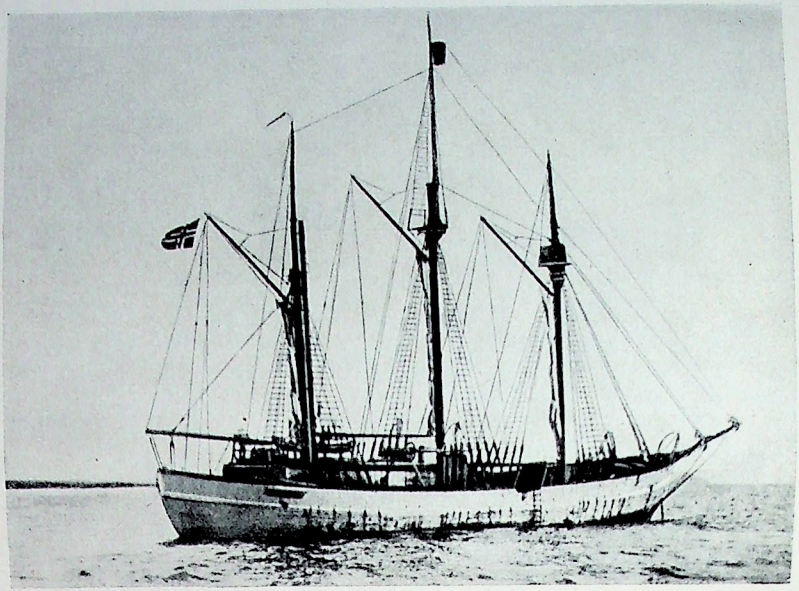


Schlittengespann mit Grönlandhunden



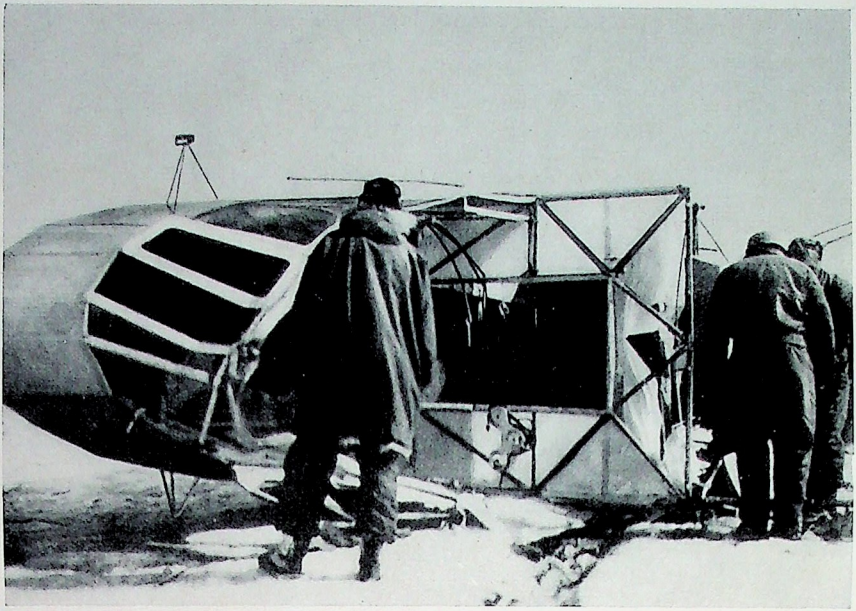
Robert F. Scott nimmt Abschied von England vor seiner letzten Fahrt nach dem Südpol

Die bis 3000 m hohen Gebirge vor dem Südpol

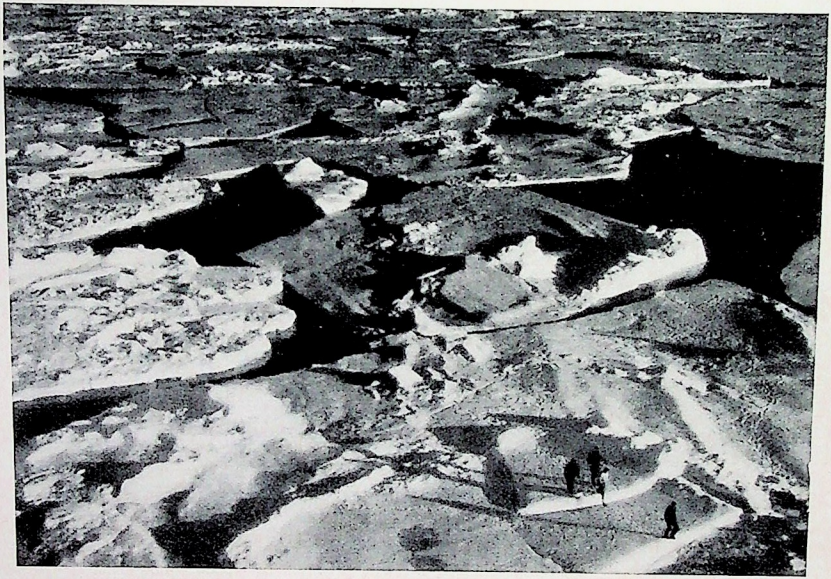


Die „Maud"

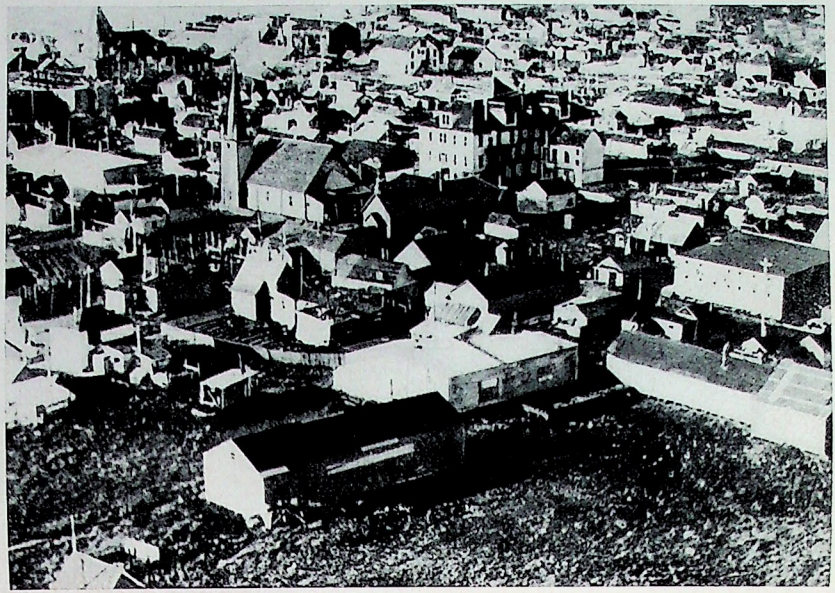
In der Bering-Straße



Die „Norge" wird in Alaska abmontiert

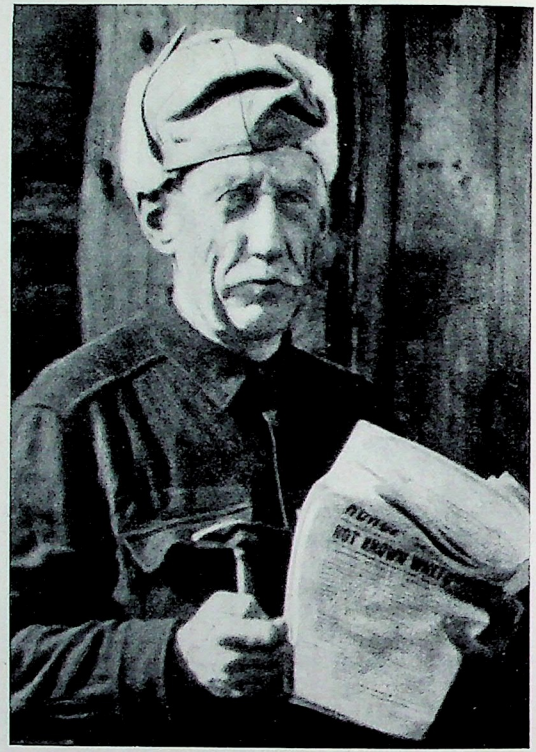


Polar-Treibeis



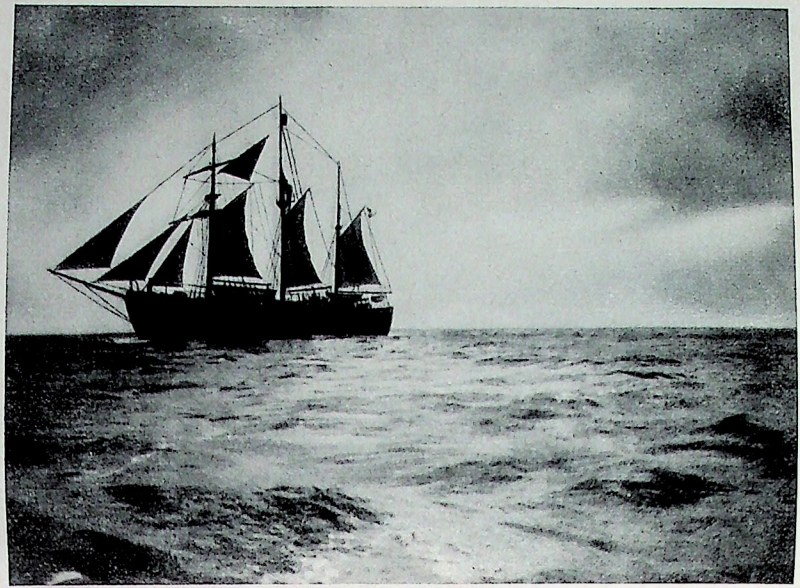
Gesamtansicht von Nome

Straßenbild aus Nome



Roald Amundsen nach der Rückkehr mit der „Norge"

Der Sarg aus Kristall



Die „Fram"

draus. Dummköpfe kann ich in meiner Familie nicht gebrauchen!“

❖

Der Gast fragt den Kellner: „Ist das Ei auch wirklich frisch?“ – „Frisch ist gar kein Ausdruck, mein Herr. Das Huhn hat es noch gar nicht vermisst!“ J. B.

die schwie
ist als s
aussieh

Karl Heinrich Wa

Prost! – Pony lässt sich ein Bierchen schm

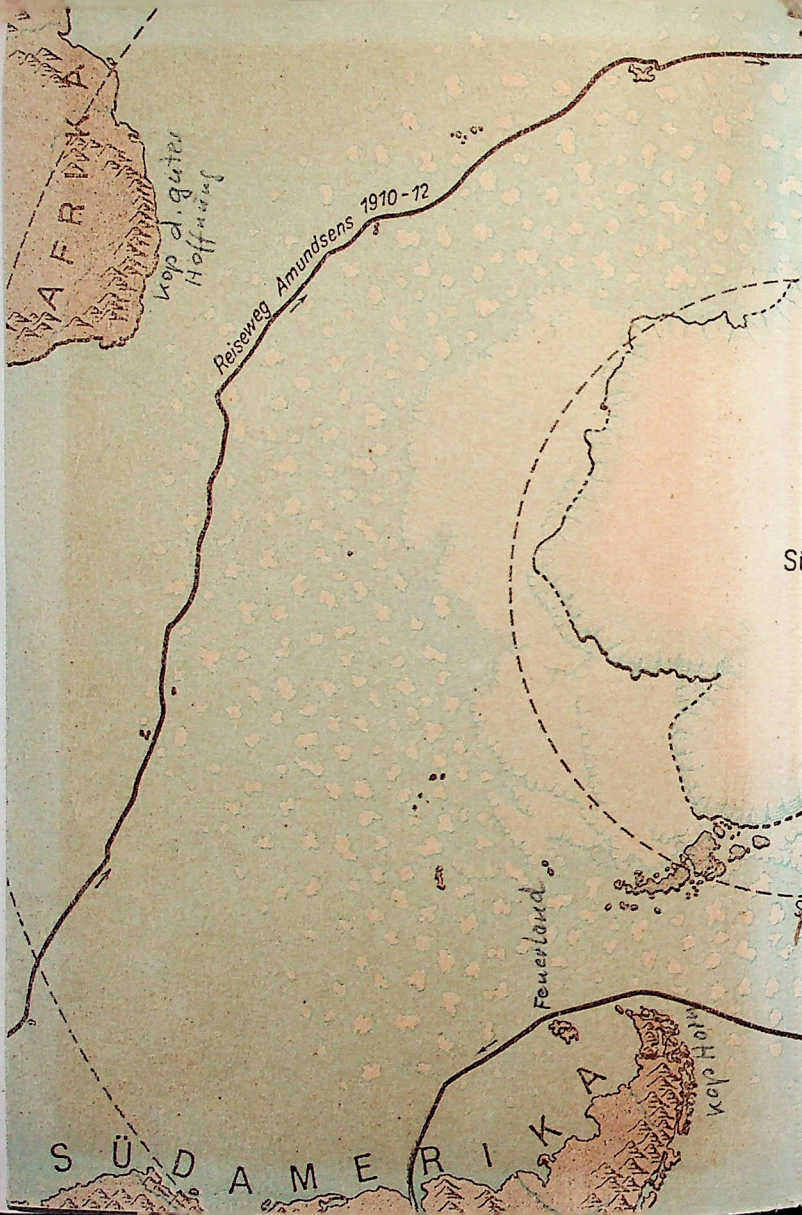
AUSTRALIEN

Neuseeland

üdpol

üdlicher Polarkreis

Wendekreis des Steinbocks


AFRIKA
Kap d. guter Hoffnung
Reiseweg Amundsens 1910-12
Feuerland
Kap Hoorn
SÜDAMERIKA

Expedition sucht Leichnam von Amundsen

Mini-U-Boot taucht nach verschollenem Polarforscher

Oslo (dpa). Mit dem Einsatz eines Mini-U-Boots vor der Bäreninsel im Nordpolarmeer wollen norwegische Wissenschaftler das Schicksal des 1928 spurlos verschwundenen Polarforschers Roald Amundsen klären. Die Regierung höchstselbst setzt sich für die Expedition ein, nachdem es neue Hinweise von der Bäreninsel gibt. Danach kam Amundsen, in Norwegen als Nationalheld verehrt, nordwestlich des Eilandes im Juni 1928 ums Leben, als er in einem Flugzeug nach dem verschollenen und später geretteten italienischen Flugzeugkonstrukteur Umberto Nobile suchte. Nach Meinung von Experten stammt eine auf der Bäreninsel an einer Walfängerhütte angebrachte Holzplatte von Amundsens Flugzeug.

Der Forscher erlangte weltweit Berühmtheit, als er am 14. Dezember 1911 nach einem Wettlauf mit dem Briten Robert Scott als erster Mensch den Südpol erreichte. Scott kam bei der Rückkehr ums Leben. 1926 überflog Amundsen als Erster den Nordpol in einem von Nobile konstruierten Zeppelin.